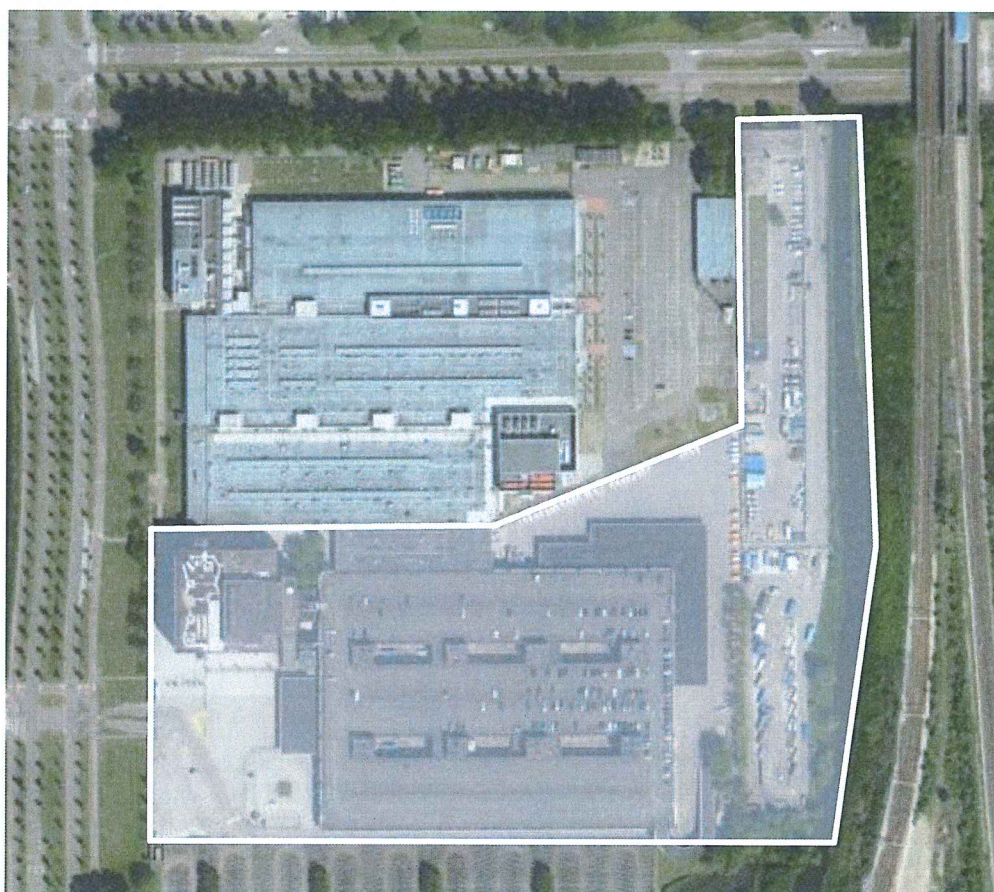


Bestemmingsplan Johan Huizingalaan 761-763

Toelichting



BEHOORT BIJ BESLUIT VAN
DE GEMEENTERAAD VAN AMSTERDAM
VAN 7-6-2017, NR. 132/414
DE RAADSGRIFFIER,

A handwritten signature in black ink, likely belonging to the Raadsgriffier (Municipal Clerk) of Amsterdam.

Colofon

Opdrachtgever	Stadsdeel Nieuw-West
Opdrachtnemer	RVE Ruimte & Duurzaamheid, Team Nieuw-West
IMRO_idn	NL.IMRO.0363.F1316BPSTD-VG01
Datum	26 januari 2017
Planstatus	bestemmingsplan (vaststelling)

Inhoudsopgave Toelichting

Toelichting	5
Hoofdstuk1 Inleiding	5
1.1 Aanleiding	5
1.2 Bevoegdheden	5
1.3 Leeswijzer	5
Hoofdstuk2 Plankader	6
2.1 Ligging en begrenzing	6
2.2 Doelstelling	9
2.3 Geldend planologisch kader	9
2.4 Beschrijving van het plangebied	10
2.5 Geschiedenis van het plangebied	11
Hoofdstuk3 Beleidskader	14
3.1 Rijksbeleid	14
3.2 Provinciaal beleid	17
3.3 Regionaal beleid	19
3.4 Gemeentelijk beleid	20
3.5 Beleid stadsdeel	29
Hoofdstuk4 Het ruimtelijk kader	33
4.1 Inleiding	33
4.2 Positionering binnen de Metropoolregio	33
4.3 Drie grote bewegingen	36
4.4 Opgaven in deelgebied IBM-terrein	40
Hoofdstuk5 Gewenste ruimtelijke ontwikkeling	42
5.1 Flexibilisering functies Black Box en Hal	43
5.2 Herontwikkeling naar wonen en werken	47
5.3 Vertaling naar programma uit te werken bestemming	58
Hoofdstuk6 M.e.r. / (mer-beoordeling)splacht	61
6.1 M.e.r.-beoordelingsplacht	61
Hoofdstuk7 Verkeer en parkeren	62
7.1 Algemeen	62
7.2 Beleid en regelgeving	62
7.3 Autoverkeer	64
7.4 Openbaar vervoer	64
7.5 Langzaam verkeer	65
7.6 Parkeren	65
Hoofdstuk8 Geluid	72
8.1 Algemeen	72
8.2 Beleid en regelgeving	72
8.3 Resultaten onderzoek	74
8.4 Conclusie	76
Hoofdstuk9 Luchtkwaliteit	78
9.1 Algemeen	78
9.2 Beleid en regelgeving	78
9.3 Resultaten onderzoek	80
9.4 Conclusie	81

Hoofdstuk10 Bodem	82
10.1 Algemeen	82
10.2 Beleid en regelgeving	82
10.3 Resultaten onderzoek	83
10.4 Conclusie	83
Hoofdstuk11 Cultuurhistorie en archeologie	84
11.1 Algemeen	84
11.2 Beleid en regelgeving	84
11.3 Cultuurhistorie	86
11.4 Resultaten onderzoek	90
11.5 Conclusie	90
Hoofdstuk12 Duurzaamheid	91
12.1 Algemeen	91
12.2 Beleid en regelgeving	91
12.3 Specifiek plan/project	91
Hoofdstuk13 Externe veiligheid	92
13.1 Algemeen	92
13.2 Beleid en regelgeving	92
13.3 Resultaten onderzoek	93
13.4 Conclusie	94
Hoofdstuk14 Luchthavenindelingbesluit	95
Hoofdstuk15 Milieuhinder bedrijvigheid	97
15.1 Algemeen	97
15.2 Beleid en regelgeving	97
15.3 Resultaten onderzoek	98
15.4 Conclusie	101
Hoofdstuk16 Natuur en Landschap	102
16.1 Algemeen	102
16.2 Beleid en regelgeving	102
16.3 Resultaten onderzoek	103
16.4 Conclusie	104
Hoofdstuk17 Water	105
17.1 Algemeen	105
17.2 Beleid en regelgeving	105
17.3 Watertoets	111
17.4 Conclusie	112
Hoofdstuk18 Juridische planbeschrijving	113
18.1 Algemeen	113
18.2 Planvorm	113
18.3 Artikelgewijze toelichting	115
Hoofdstuk19 Economische uitvoerbaarheid	118
Hoofdstuk20 Maatschappelijke uitvoerbaarheid	119
20.1 Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1 Bro)	119
20.2 Inspraak	119

Toelichting

Hoofdstuk 1 Inleiding

1.1 Aanleiding

De voorliggende bestemmingsplanherziening heeft tot doel de flexibilisering van de bestemmingen in het kantoorgebouw, ook wel aangeduid met de Black Box naar werken en voorzieningen. Daarnaast om herontwikkeling van de percelen Johan Huizingalaan 761-763 en Henk Sneevlietweg 20 en 22 op de middellange termijn naar wonen, werken en voorzieningen mogelijk te maken en te bevorderen. Hiervoor is sloop van de bestaande hal en het verdwijnen van het afvalpunt een vereiste. In het bestemmingsplan 'Nieuwe Meer e.o.' uit 2013 werd de ontwikkeling al voorzien, maar nog niet mogelijk gemaakt omdat dat bestemmingsplan slechts tot doel had te voorzien in een nieuw, conserverend plan. Nu tussen stadsdeel en eigenaar/ontwikkelaar afspraken zijn gemaakt over de wijze waarop herontwikkeling invulling kan krijgen is er behoefte om dit planologisch mogelijk te maken. Het gaat daarbij nog niet om concreet uitgewerkte plannen, maar om principes en ruimtelijke kaders.

1.2 Bevoegdheden

Vanaf 19 maart 2014 is de bestuursstructuur van de gemeente Amsterdam gewijzigd. De bevoegdheid om een herziening van het bestemmingsplan vast te stellen op grond van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) ligt vanaf die datum bij de gemeenteraad van Amsterdam.

Op grond van de Verordening op de bestuurscommissies 2013 wordt dit voorontwerpbestemmingsplan ter inzage gelegd door de bestuurscommissie van stadsdeel Nieuw-West. Na de inspraakfase start de formele bestemmingsplanprocedure door ter inzage legging van het ontwerpbestemmingsplan door B&W van de gemeente Amsterdam. Na afloop van de ter inzage legging besluit de gemeenteraad van Amsterdam over vaststelling van het bestemmingsplan.

1.3 Leeswijzer

Het bestemmingsplan bestaat uit regels, een verbeelding en gaat vergezeld van een toelichting en bijlagen. Op de verbeelding zijn de bestemmingen in het plangebied weergegeven. Deze bestemmingen zijn gerelateerd aan de in de regels opgenomen juridische regeling.

De verbeelding en de regels vormen samen de bestemmingsplanregeling zoals deze door de gemeenteraad wordt vastgesteld. De toelichting geeft de achtergronden (relevant beleid, resultaten van uitgevoerde onderzoeken) bij de bestemmingsplanregeling.

De toelichting van dit bestemmingsplan bestaat uit 20 hoofdstukken.

Na dit eerste inleidende hoofdstuk volgt in hoofdstuk 2 een beschrijving van het plankader. Er wordt onder andere ingegaan op de ontstaansgeschiedenis, beschrijving van het plangebied als ook de beschrijving van de bestaande functies. In hoofdstuk 3 volgt een beschrijving van het relevante ruimtelijk beleid afkomstig van het Rijk, de provincie, de regio en de gemeente. In hoofdstuk 4 wordt het ruimtelijk kader geschetst. Dat wil zeggen de positionering binnen de Metropoolregio, de ontwikkeling van het ruimere omgeving van het plangebied en de opgaven voor het gebied.

Hoofdstuk 5 beschrijft de ontwikkeling van het gebied die wordt mogelijk gemaakt door het voorliggende bestemmingsplan.

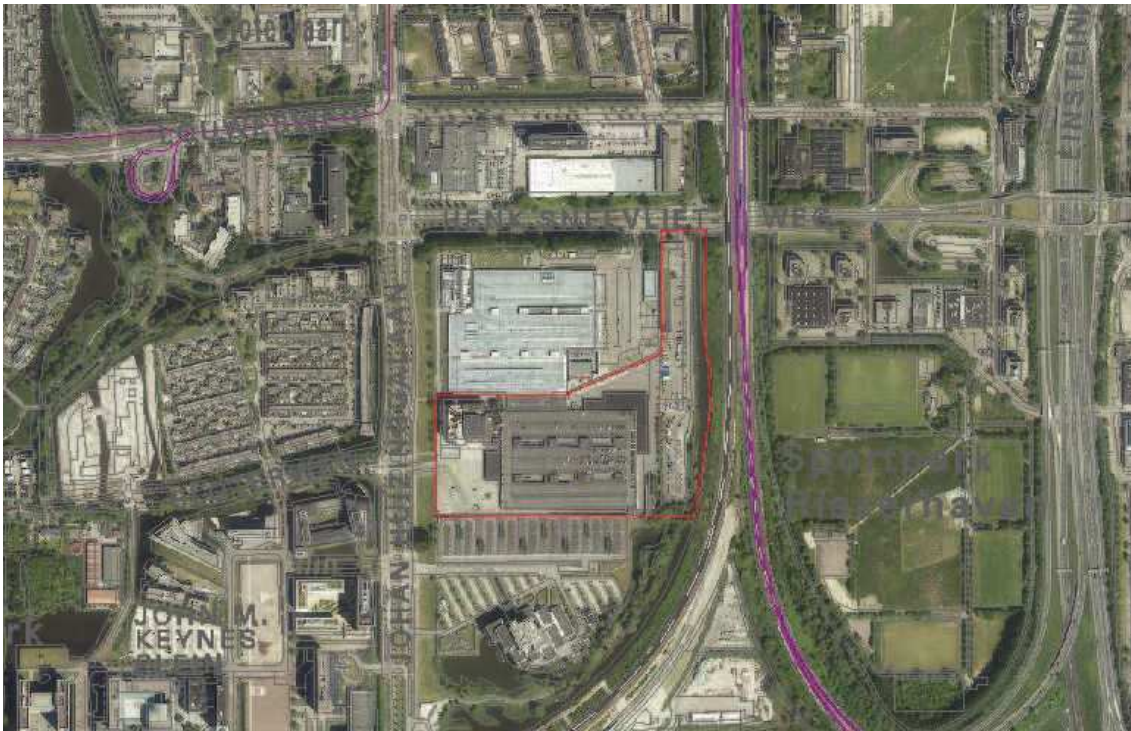
In de hoofdstukken 6 tot en met 17 worden diverse omgevingsaspecten beschreven. In hoofdstuk 18 wordt uitgelegd op welke wijze dit is vertaald in juridische zin. In hoofdstuk 19 wordt ingegaan op de economische uitvoerbaarheid en tot slot behandelt hoofdstuk 20 de maatschappelijke uitvoerbaarheid (het overleg ex artikel 3.1.1 Bro). Tot slot zijn de relevante rapporten als bijlage bij de toelichting en/of regels gevoegd.

Hoofdstuk 2 Plankader

2.1 Ligging en begrenzing

Het plangebied van dit bestemmingsplan ligt in het zuiden van stadsdeel Nieuw-West. De bebouwing van de percelen Johan Huizingalaan 761-763 en aangrenzende percelen is in de tweede helft van de twintigste eeuw opgericht door IBM. Vanaf de jaren negentig hebben de panden veelal een andere functie gekregen. Om die reden wordt wel gesproken van voormalig IBM-terrein.



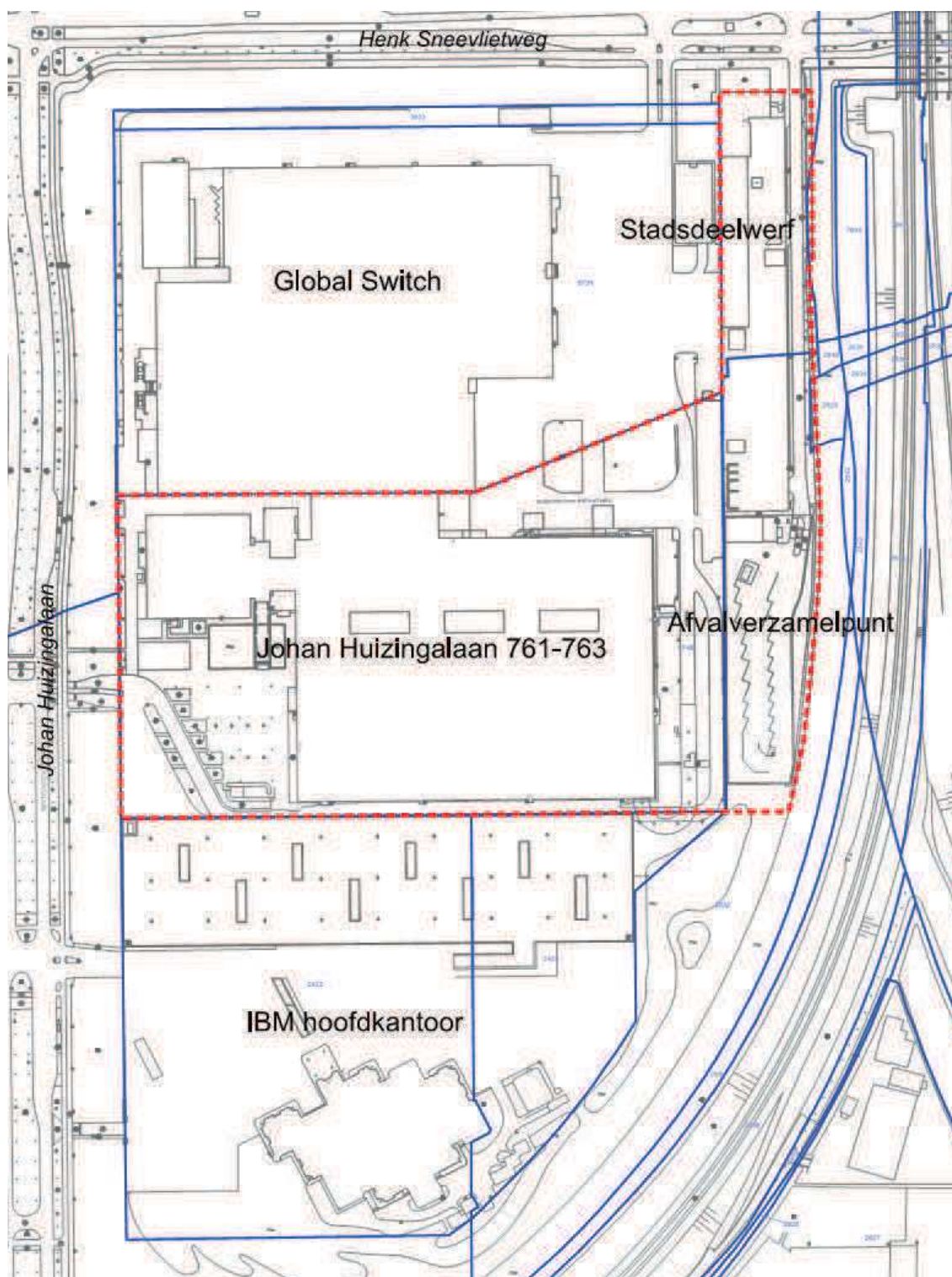


Het plangebied bestaat uit de percelen Johan Huizingalaan 761 en 763 en de percelen Henk Sneevlietweg 20 en 220 en 4.

De plangrenzen van deze bestemmingsplanherziening worden bepaald door de grenzen van het eigendom van de ontwikkelaar, aangevuld met de gronden waar op termijn een tweede ontsluiting van de locatie gerealiseerd kan worden. Hieronder zijn de plangrenzen beschreven en weergegeven.

- ten westen van het plangebied liggen, aan de overzijde van de Johan Huizingalaan, Rieker Business park en de wijken Park Haagseweg en Nieuw Sloten.
- ten noorden is op Johan Huizingalaan 759 het datacentrum Global Switch gevestigd en loopt de verkeersroute Henk Sneevlietweg naar de iets verder oostelijk gelegen ringweg A10.
- ten oosten wordt het plangebied begrensd door het spoor tussen Schiphol en Sloterdijk en metrolijn 50.
- aan de zuidzijde bevindt zich het perceel Johan Huizingalaan 765 waar een kantoor van IBM is gevestigd.

De bebouwing op perceel Johan Huizingalaan 761-763 bestaat uit een kantoorgebouw en een bedrijfshal met parkeerdek. Het kantoorgebouw wordt de Black Box genoemd. Op Henk Sneevlietweg 20 en 22, oostelijk van Global Switch, is nu de stadsdeelwerf en een afvalpunt gevestigd.



Afbeelding: kadastrale grenzen (blauw) en bestemmingsplangrenzen (rood)

2.2 Doelstelling

De voorliggende bestemmingsplanherziening heeft tot doel de flexibilisering van de bestemmingen in het kantoorgebouw, ook wel aangeduid met de Black Box naar werken en voorzieningen. Daarnaast om herontwikkeling van het plangebied op de middellange termijn naar wonen, werken en voorzieningen mogelijk te maken en te bevorderen.

2.3 Geldend planologisch kader

Ter plaatse van het plangebied vormt het op 26 juni 2013 vastgestelde bestemmingsplan 'Nieuwe Meer e.o.' het geldend planologisch-juridisch kader. Dit bestemmingsplan is vastgesteld om te voldoen aan de wettelijke actualisatieplicht en om diverse aangevraagde en verleende vergunningen in het nieuwe bestemmingsplan op te nemen. Ontwikkelgebieden waarvoor de planvorming nog niet concreet genoeg was, werden in dit bestemmingsplan conserverend bestemd.

Het plangebied van de nu voorliggende bestemmingsplanherziening was daarom conserverend opgenomen. Het postsorteercentrum in de voormalige IBM-hal en het bijbehorende kantoorgebouw Johan Huizingalaan 761-763 waren bestemd als 'Gemengd 1' en de stadsdeelwerf en het afvalpunt Henk Sneevlietweg 20 en 22 als 'Bedrijf'. De naar het afvalpunt lopende weg was bestemd als 'Verkeer' en daarnaast lopen een sloot en een groene berm die waren bestemd als 'Water' resp. 'Groen'.



Afbeelding: Geldend bestemmingsplan 'Nieuwe Meer e.o.' (nieuw bestemmingsplangebied rood omlijnd)

De bebouwing was in principe ingetekend zoals deze op het moment van vaststelling van het bestemmingsplan bestond, met dien verstande dat voor het kantoorgebouw abusievelijk een te lage bouwhoogte was opgenomen.

2.4 Beschrijving van het plangebied

Het plangebied betreft de percelen Johan Huizingalaan 761-763 en Henk Sneevlietweg 20 en 22. De percelen Johan Huizingalaan 761-763 liggen in het centrale deel van het voormalige IBM-terrein. De locatie is een kantoren- en bedrijventerrein tussen de ringspoorlijn, Johan Huizingalaan en de snelweg A4. Het is hierdoor een uitstekende zichtlocatie. De uitstraling van het gebied is grootschalig en gesloten. Vanaf de Johan Huizingalaan zijn de functies afgesloten door hekwerken en niet openbaar toegankelijk.



Afbeelding: Vogelvlucht rondom knooppunt Nieuwe Meer. Op de voorgrond Rieker Business Park. Daarachter aan de linkerzijde het perceel Johan Huizingalaan 761-763.

Op het terrein staat de voormalige IBM bedrijfshal die vanaf de jaren zestig van de twintigste eeuw gebruikt werden voor de assemblage van typemachines. Voor het gebruik van de bedrijfshal is een tijdelijke omgevingsvergunning afgegeven voor de vestiging van een postsorteercentrum van Post.nl. Op het dak van de hal is een parkeerdek aanwezig met 856 parkeerplaatsen en op maaiveld van het perceel Johan Huizingalaan 761-763 bevinden zich nog eens 323 parkeerplaatsen.

Aan de Johan Huizingalaan staat een kantoorpand dat voorheen bij de bedrijfshal hoorde. Het kantoorgebouw is in gebruik voor tal van bedrijven en startups, gericht op innovatie, educatie en groei. In 2014 is een omgevingsvergunning verleend voor het gebruik van de dakopbouw van 1.066 m² bvo restaurant/ nachtclub en 404 m² terras.



Afbeelding: Ontsluiting vanaf Johan Huizingalaan

Op Henk Sneevlietweg 20 en 22 zijn de stadsdeelwerf en het afvalinzamelingspunt gevestigd. Deze zijn bereikbaar vanaf de Henk Sneevlietweg en liggen aan een doodlopende weg. Het afvalpunt is een op 1 januari 2014 verzelfstandigde gemeentelijke dienst waarvan de aandelen 100% in eigendom zijn van de gemeente Amsterdam. De handelsnaam is AEB Amsterdam. De gemeente Amsterdam biedt haar huishoudelijk afval ter verwerking aan bij de AEB. In de stad Amsterdam zijn zes afvalpunten waar burgers en bedrijven grof vuil kunnen brengen. Ook grofvuil dat aan de straat wordt opgehaald in de stadsdelen, gaat deels naar de Afvalpunten. De AEB is eigendom van de gemeente Amsterdam en is opdrachtnemer van de gemeente Amsterdam, maar is een zelfstandige rechtspersoon.

Aan de noordkant - dichtbij het metrostation Henk Sneevlietweg - is op Johan Huizingalaan 759 een van de grootste datacentra van Nederland (Global Switch) gevestigd. Dit is een zeer arbeidsextensieve functie. Global Switch wil uitbreiden op de huidige locatie. In april 2014 is een wijziging van het bestemmingsplan 'Nieuwe Meer e.o.' in werking getreden die de uitbreiding planologisch mogelijk maakt.

Aan de zuidkant van het terrein op Johan Huizingalaan 765 staat het kantoor van IBM uit 1976. Dit gebouw is een gemeentelijk monument.

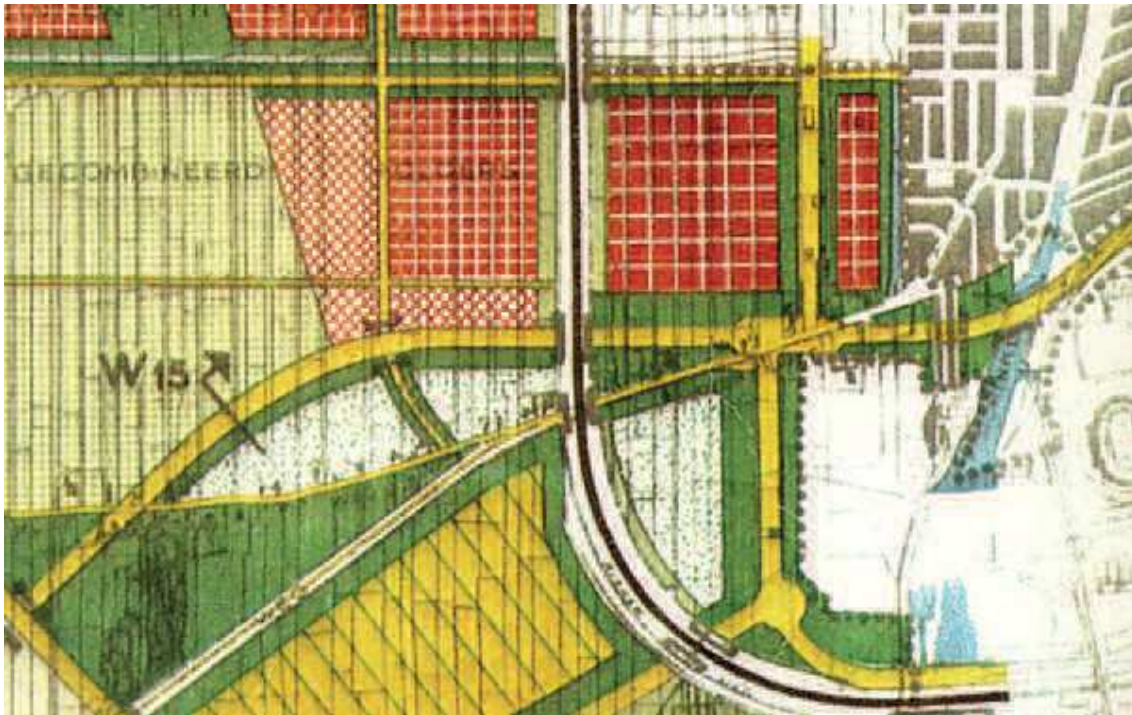
2.5 Geschiedenis van het plangebied

De polders in de omgeving van het plangebied zijn in de 12de eeuw ontgonnen. Het plangebied was onderdeel van een typisch veenweidelandschap zoals dat nog steeds bestaat in de Osdorper Binnepolder Zuid. De Sloterweg was oorspronkelijk de belangrijkste verbinding tussen Haarlem en Amsterdam. Ter plaatse van de Riekerpolder had de Sloterweg het karakter van een boerderijenlint, zoals dat in meer westelijke richting nog steeds herkenbaar is.

In de twintigste eeuw raakte de oude Riekerpolder doorsneden met infrastructuur en verdween het historische polderlandschap met een deel van de Sloterweg. Voor de Tweede Wereldoorlog was reeds een dijklichaam aangelegd voor een ringspoorweg rondom Amsterdam. Eind jaren zeventig werd hierop een spoorverbinding tussen het Centraal Station en de luchthaven Schiphol aangelegd.

Naar aanleiding van het Rijkswegenplan uit 1932 werd de Haagseweg aangelegd tussen Amsterdam en Den Haag. Deze weg liep vanaf het Aalsmeerplein door de Riekerpolder langs de noordoever van het Nieuwe Meer. In 1966 werd deze weg vervangen door de huidige snelweg A4 op een dijklichaam ten noorden van de inmiddels Oude Haagseweg. In die periode is ook de snelweg A10 aangelegd. Tenslotte

is de Johan Huizingalaan aangelegd, als onderdeel van de hoofdstructuur van de Tuinstad Slotervaart op basis van het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) van Amsterdam uit 1952.



Afbeelding: AUP 1952

In het AUP werd het gebied aangeduid als begraafplaats en deels als woongebied. Door de realisatie van de bovengenoemde infrastructuur kreeg het gebied in de jaren zestig een andere invulling. De Sloterweg verdween gedeeltelijk tussen het spoor en de Johan Huizingalaan en loopt sindsdien vanaf de Johan Huizingalaan naar het dorp Sloten. Als nieuwe verbinding werd de Aletta Jacobslaan aangelegd. Het gebied ten zuiden van de Aletta Jacobslaan kreeg een invulling met bedrijfsbebouwing. Sinds de jaren zestig van de vorige eeuw is bebouwing opgericht voor IBM in het gebied tussen de Henk Sneevlietweg, spoor, A4 en Johan Huizingalaan. IBM, ofwel International Business Machines Corporation, is een bedrijf dat typemachines vervaardigde. Bij het grote publiek is het bedrijf vooral bekend vanwege de IBM Personal Computer, de allereerste pc. De bebouwing op de percelen Johan Huizingalaan 759 t/m 765 is opgericht als bedrijfsbebouwing en kantoorruimte voor de typemachinefabriek. IBM was in eerste instantie gevestigd op het perceel Johan Huizingalaan 757 waar nu de politie is gevestigd. Daarna zijn achtereenvolgens de bedrijfshallen en het kantoor op Johan Huizingalaan 759, 761 en 763 opgericht. Vervolgens is in 1976 een nieuw hoofdkantoor gebouwd op Johan Huizingalaan 765, dit is nu aangewezen als gemeentelijk monument.



Afbeelding: De A10 en A4 en knooppunt Nieuwe Meer worden aangelegd in 1968. Op de achtergrond zijn de Oude Haagseweg en Sloterweg zichtbaar en de bedrijfsbebouwing van IBM op Johan Huizingalaan 759. Het perceel Johan Huizingalaan 761-763 was nog onbebouwd.

In de jaren negentig is de metrolijn 50 aangelegd met de nabij het plangebied gelegen halte Henk Sneevlietweg.

Vanaf eind jaren negentig heeft IBM de bedrijfsbebouwing grotendeels afgestoten. Alleen het pand Johan Huizingalaan 765 is nog in gebruik bij het bedrijf als kantoorpand, maar niet langer als hoofdkantoor. Tot de hedendaagse kernactiviteiten van IBM behoren het ontwerpen en verkopen van computer hardware, -software, -technologie en dienstverlening in de IT-sector. De bedrijfshal Johan Huizingalaan 761 en het naastgelegen kantoorpand Johan Huizingalaan 763 in het middengebied hebben (deels) leeg gestaan tot Post.NL zich hier in 2012 tijdelijk heeft gevestigd. Post.NL maakt gebruik van de bedrijfshal en van één van de vijf verdiepingen in het kantoorgebouw. Het perceel Johan Huizingalaan 759 is in gebruik als datacentrum voor Global Switch.

In 1999 is de RID visie vastgesteld door stadsdeel Slotervaart. RID is een afkorting die staat voor Riekerhaven, IBM-terrein en de Driehoek. In deze visie werd uitgegaan van het doortrekken van de Sloterweg voor auto's. Hierdoor ontstaat een maximale interne gebiedsontsluiting en wordt Nieuw-West verbonden met het bedrijventerrein Schinkel en de rest van de stad. Daarnaast wordt uitgegaan van functiemenging en verdichting. Door het doortrekken van de Sloterweg ontstaan er vier kwadranten, die werden bestemd voor wonen, kantoren, bedrijven en sport/leisure. De RID visie is deels ingehaald door de tijd, bijvoorbeeld de verslechterde kantorenmarkt, en inmiddels vervangen door de gebiedsvisie RID+ die in 2013 is vastgesteld door de deelraad van stadsdeel Nieuw-West. Ook deze gebiedsvisie zet in op het doortrekken van de Sloterweg en functiemenging en verdichting op langere termijn.

In 2013 is het bestemmingsplan 'Nieuwe Meer e.o.' vastgesteld met een overwegend conserverend karakter. De bedrijfshal en het kantoorgebouw aan Johan Huizingalaan 761-763 zijn bestemd als 'Gemengd 1', waar bedrijven t/m categorie 2 zijn toegestaan alsmede bijbehorende kantoorfuncties. Daarnaast is 200 m² horeca van categorie A (lunchroom) toegestaan. De werf en het afvalpunt zijn in dat bestemmingsplan conserverend bestemd als 'Bedrijf'.

Hoofdstuk 3 Beleidskader

3.1 Rijksbeleid

3.1.1 Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR)

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) is op 13 maart 2012 vastgesteld. De SVIR bevat het rijksbeleid voor de ruimtelijke inrichting en infrastructuur en vervangt andere beleidsstukken op dit gebied, zoals de Nota Ruimte, de Structuurvisie Randstad 2040 en de Nota Mobiliteit.

Een herijking van dit beleid werd nodig geacht voor het verwezenlijken van vier ambities voor Nederland. De ambities zijn om Nederland in 2040 concurrerend, bereikbaar, leefbaar en veilig te maken. De vier genoemde ambities zijn in de SVIR vertaald naar drie rijksdoelen, die in 2028 moeten worden behaald:

- a. Het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijke economische structuur van Nederland;
- b. Het verbeteren, instandhouden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- c. Het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Uit deze drie hoofddoelen komen dertien onderwerpen voort die van nationaal belang zijn. Voor die belangen is het Rijk verantwoordelijk en wil het resultaten boeken. Deze onderwerpen zijn daarom geborgd in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening, oftewel het Barro (zie paragraaf Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)). Buiten deze dertien belangen hebben decentrale overheden beleidsvrijheid.

Het Rijk blijft verantwoordelijk voor het systeem van ruimtelijk ordening. Daarnaast kan een rijksverantwoordelijkheid aan de orde zijn indien:

- een onderwerp nationale baten en/of lasten heeft en de doorzettingsmacht van provincies en gemeenten overstijgt. Bijvoorbeeld ruimte voor militaire activiteiten en opgaven in de stedelijke regio's rondom de mainports, brainport, greenports en de valleys;
- over een onderwerp internationale verplichtingen of afspraken zijn aangegaan. Bijvoorbeeld voor biodiversiteit, duurzame energie, watersysteemherstel of werelderfgoed;
- een onderwerp provincie- of landsgrensoverschrijdend is en ofwel een hoog afwentelingsrisico kent ofwel in beheer bij het Rijk is. Bijvoorbeeld de hoofdnetten van weg, spoor, water en energie, maar ook de bescherming van gezondheid van inwoners.

Voor het plangebied zijn geen nationale belangen uit de Structuurvisie in het geding en is voor het overige daarmee niet in strijd.

3.1.2 Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)

De nationale belangen uit de SVIR worden in de Amvb Ruimte juridisch geborgd. Deze Amvb Ruimte wordt in juridische termen aangeduid als: Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro). Het besluit is op 30 december 2011 deels in werking getreden. Het omvat alle ruimtelijke rijksbelangen uit eerder uitgebrachte planologische kernbeslissingen (PKB's) die juridisch moeten doorwerken tot in bestemmingsplannen. Onderwerpen waarvoor het rijk ruimte vraagt zijn de mainportontwikkeling van Rotterdam, bescherming van de waterveiligheid in het kustfundament en in en rond de grote rivieren, bescherming en behoud van de Waddenzee en enkele werelderfgoederen, zoals de Beemster, de Nieuwe Hollandse Waterlinie en de Stelling van Amsterdam en de uitoefening van defensietaken. Deze onderwerpen zijn niet aan de orde in het voorliggende bestemmingsplan.

De eerste aanvulling op het Barro is op 1 oktober 2012 in werking getreden. Deze uitbreiding betreft rijksregels ten aanzien van de ecologische hoofdstructuur, de elektriciteitsvoorziening, de uitbreiding van het hoofd(spoor)wegennet, de veiligheid rond rijksvaarwegen, de verstedelijking in het IJsselmeer, de bescherming van primaire waterkeringen buiten het kustfundament en de toekomstige rivierversmalling van de Maastakken.

Ook de uitbreiding van het Barro heeft voor het plangebied geen consequenties. Voorliggend bestemmingsplan is niet in strijd met het Barro.

3.1.3 Ladder voor duurzame verstedelijking

Met de eerste aanvulling op het Barro is per 1 oktober 2012 is het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) op enkele onderdelen gewijzigd. In artikel 3.1.6, lid 2 Bro is nu voorgeschreven dat indien bij een bestemmingsplan 'een nieuwe stedelijke ontwikkeling' mogelijk wordt gemaakt, in de toelichting van het bestemmingsplan een verantwoording daarvan moet plaatsvinden, de zogenaamde 'ladder voor duurzame stedelijke ontwikkeling'.

Artikel 3.1.6, lid 2 Bro luidt: "De toelichting bij een bestemmingsplan dat een nieuwe stedelijke ontwikkeling mogelijk maakt, voldoet aan de volgende voorwaarden:

1. er wordt beschreven dat de voorgenomen stedelijke ontwikkeling voorziet in een actuele regionale behoefte;
2. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel a, blijkt dat sprake is van een actuele regionale behoefte, wordt beschreven in hoeverre in die behoefte binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan worden voorzien door benutting van beschikbare gronden door herstructurering, transformatie of anderszins, en;
3. indien uit de beschrijving, bedoeld in onderdeel b, blijkt dat de stedelijke ontwikkeling niet binnen het bestaand stedelijk gebied van de betreffende regio kan plaatsvinden, wordt beschreven in hoeverre wordt voorzien in die behoefte op locaties die, gebruikmakend van verschillende middelen van vervoer, passend ontsloten zijn of als zodanig worden ontwikkeld."

De voorgaande systematiek is niet nieuw en werd voorheen de SER-ladder genoemd. Het Rijk adviseerde dit afwegingskader al op enkele beleidsterreinen zoals bij bedrijventerreinen. Nu is deze systematiek algemeen voorgeschreven bij nieuwe stedelijke ontwikkelingen. Doel van de ladder voor duurzame verstedelijking is een goede ruimtelijke ordening door een optimale benutting van de ruimte in stedelijke gebieden. Het Rijk wil met de introductie van de ladder vraaggerichte programmering bevorderen. Nieuwe stedelijke ontwikkelingen dienen ingevolge de Handreiking Ladder voor duurzame verstedelijking van het Ministerie op de volgende wijze te worden gemotiveerd aan de hand van deze drie opeenvolgende "treden":

Trede 1: Is er een regionale behoefte? Zo nee, stop de procedure of pas het plan aan; Zo ja, ga naar trede 2;

Trede 2: Is (een deel van) de regionale behoefte op te vangen binnen het bestaand stedelijk gebied? Zo ja, u bent (voor dit deel) klaar met de motivering; Zo nee: ga naar trede 3;

Trede 3: Zoek een locatie die multimodaal ontsloten is of kan worden voor de resterende regionale behoefte.

De benodigde toets op de regionale marktbehoefte is uitgevoerd door Ecorys, die daarvoor het rapport Ruimtelijk-economische effectstudie Johan Huizingalaan 761-763 heeft opgesteld. Dit rapport is opgenomen in Bijlage 1. In dat rapport zijn de functies bedrijven, horeca en sport onderzocht. De resultaten daarvan worden hierna samengevat in paragraaf 3.1.3.1, voor de uitgebreide onderbouwing wordt verwezen naar het rapport.

De overige in dit bestemmingsplan toegelaten functies (wonen en maatschappelijk) worden in paragraaf 3.1.3.2 belicht.

3.1.3.1 bedrijven, horeca en sport

Trede 1: Is er een regionale behoefte?

- Bedrijven

In het stadsdeel zijn veel bedrijven en veel arbeidsplaatsen te vinden. De structuur van bedrijvigheid kent ongeveer dezelfde mix tussen hoogwaardige bedrijvigheid en laaggeschoolde arbeid als gemiddeld in Amsterdam. Opvallend is het aantal startende ondernemers, dat in Nieuw West hoger ligt is dan in de andere stadsdelen. Dit betekent dat de ontwikkeling van bedrijvigheid waar starters een plek kunnen vinden, als onderdeel van functiemenging binnen een stedelijke omgeving, aansluit op de economische visie van het stadsdeel. Er is een regionale behoefte aan kleinschalige werkruimten in een levendige omgeving.

In de bestaande situatie is er 16.798 m² kantoren/bedrijven aanwezig in de Black Box en 26.414 m² bedrijf in de bedrijfshal. Het nieuwe bestemmingsplan maakt geen vergroting van dit oppervlak mogelijk.

- Horeca

In de horeca en leisurevisie Nieuw-West 2013-2017 geeft het stadsdeel, op basis van onderzoek naar de ontwikkelkansen van horeca door ZKA Consultants & Planners, dat er zowel kwantitatieve als kwalitatieve vraag is naar de volgende horeca typen:

1. Horeca A (bijv. lunchrooms, koffie-/theehuis, ijssalon).
2. Horeca B (bijv. restaurants, brasseries, grill rooms).
3. Horeca F1 (bijv. zaalverhuur, partycentrum).

De voorgenomen ontwikkeling van deze typen horeca in de herontwikkeling van de locatie Johan Huizingalaan 761-763 voldoet aan de eerste trede van de ladder voor duurzame verstedelijking.

Voor horeca type F2 (congresruimte) is er voor wat betreft grootschalige congresruimte (bijv. de RAI) nu voldoende aanbod. Er wordt in de MRA beleid gevoerd met het oog op een forse groei van zakelijke bezoekers en daardoor ontstaat er behoefte aan uitbreiding van congresruimte. Op de locatie Johan Huizingalaan 761-763 is een regionale behoefte aan kleinschalige tot middelgrote vormen van congresruimte.

Het aantal zalen- en partycentra (horeca van categorie F) is in stadsdeel Nieuw-West onder gemiddeld ten opzichte van het landelijk gemiddelde, hetzelfde geldt voor Noord-Holland. Voor zalen- en partycentra is de verzorgende functie voor toeristen minder van belang, maar hier lijkt op zichzelf al uitbreidingsruimte te zijn. Het aanbod per 10.000 inwoners in Nieuw-West is 0,4 zalen- en partycentrum (met een of meerdere zalen) kleiner dan in Noord-Holland. Met een inwoneraantal van 144.000 is theoretisch ruimte voor zes zalen- en partycentra (Bron: Horeca DNA, 2013).

Ten aanzien van de regionale behoefte aan hotels wordt verwezen naar 3.3.2.1.

Het restaurant en de nachtclub (categorieën B en E) zijn in het gebouw al gevestigd en horeca van categorie A is al bij recht toegestaan. Deze functies zijn dus geen nieuwe stedelijke ontwikkeling waarvan de regionale behoefte aangetoond dient te worden.

- Sport

De voorgestelde sport invulling bij de (her)ontwikkeling van de locatie Johan Huizingalaan 761-763 bestaat uit vernieuwende vorm van integratie van sport/fitness met kantoor(meubilair), waarbij fysieke verweving met de bedrijvigheid wordt nagestreefd in plaats van een meer traditionele compacte en van de andere functies gescheiden sportschool. Het oppervlak van 3.135 m² dat wordt toegelaten is daardoor vergelijkbaar met een traditionele sportschoolvoorziening van 1.500 m².

Deze vorm van sport heeft potentie en voorziet in een regionale behoefte. De toepassingsmogelijkheden voor de zogenoemde 'Black Box' kent aanzienlijke fysieke beperkingen, waardoor een selectief aantal sporten overblijft. De sport die het grootste potentieel te bieden heeft betreft fitness, in de 'horeca en leisurevisie Nieuw-West 2013-2017' wordt dat potentieel ook bevestigd. Ook voor sporten als denksport, behendigheidssporten en tafeltennis kan de locatie Johan Huizingalaan 761-763 oplossing bieden.

Ook in het kader van het Sportaccommodatieplan 2015-2022 vastgesteld dat het aantal sporters in Amsterdam groeit en blijft groeien, zowel door een toenemende sportparticipatie als door een stijging van het aantal inwoners. Als daarbij de stijgende populariteit en daarmee veranderende sportbehoefte wordt meegenomen, is de verwachte toename van een aantal sporten zoals fitness, hardlopen en hockey nog groter.

Trede 2 Is de regionale behoefte op te vangen binnen het bestaand stedelijk gebied?

Het plangebied ligt binnen bestaand stedelijk gebied. Afhankelijk van het ontwikkelmodel wordt de functie van de reeds bestaande bebouwing (Black Box) herbestemd, wordt het gehele gebied volledig herontwikkeld door sloop-nieuwbouw of worden de twee voorgenoemde opties gecombineerd: de Black Box blijft bestaan en wordt herbestemd en de rest van het plangebied wordt herontwikkeld door sloop-nieuwbouw.

De ontwikkeling voldoet hiermee aan de tweede trede van de ladder voor duurzame verstedelijking.

Hiermee is de motivering van de ladder voor duurzame verstedelijking voldaan.

3.1.3.2 wonen en maatschappelijk

- Woningen

De provincie Noord-Holland monitort de woningbouwontwikkeling en de woningbehoefte per regio, om inzicht te krijgen in de Noord-Hollandse woningbouwproductie. Zoals ieder jaar is samen met de Stadsregio Amsterdam onderzoek gedaan naar de plancapaciteit (aantal woningen in bestaande plannen) bij Noord-Hollandse gemeenten. De 'Monitor Woningbouw 2012' (Provincie Noord-Holland, Directie Beleid: Sector Kennis & Beleidsevaluatie) laat de belangrijkste uitkomsten zien van dit onderzoek en zet het aanbod aan plannen af tegen de toekomstige opgaven. Uit deze monitor kan worden afgeleid dat de realisatie van woningen achterblijft bij de planning. Door het niet halen van de plannen loopt het woningtekort verder op. De prognose is dat in 2015 het tekort aan woningen in de provincie oploopt naar 54.000 woningen. Vooral in de gemeente Amsterdam neemt het tekort toe. Omdat de demografische vraag doorgroeit en nauwelijks wordt beïnvloed door de ontwikkeling van het woningtekort is het verhogen van de productie de enige methode om het tekort af te doen nemen. Vraag tussen regio's is hierbij nauwelijks uitwisselbaar omdat locatie een belangrijk kwalitatief kenmerk is op de woningmarkt.

Met dit bestemmingsplan wordt bijgedragen aan de woningbehoefte in de stad en de stadsregio. De woningbouwontwikkeling betreft herstructurering van een bestaand terrein en wordt dus opgevangen binnen het bestaande stedelijk gebied van Amsterdam.

- Maatschappelijk: kinderdagverblijf en onderwijs

In dit deel van Amsterdam is geen kinderdagverblijf gevestigd, terwijl een aanzienlijke dichtheid van bewoners en arbeidsplaatsen bestaat. Vestiging van een kinderdagverblijf voorziet in een lokale behoefte.

De onderhavige onderwijsvoorziening is een voorziening van geringe omvang. Het gaat om een Hbo-opleiding voor startende ondernemers die een wisselwerking heeft met de in het pand gevestigde (creatieve) kantoren en bedrijvigheid. Blijkens het rapport 'De toekomst van de arbeidsmarkt in de Metropoolregio Amsterdam tot 2016' (SEO-rapport nr. 2012-01) is de totale groei van uitbreiding- plus vervangingsvraag van gekwalificeerd personeel in de Metropoolregio volgens het middenscenario dan circa 156.000 mensen verdeeld over: 40.000 academici, 43.000 hbo'ers, 55.000 mbo'ers en 18.000 mensen zonder startkwalificatie. Uit het rapport blijkt een blijvende vraag naar hoger opgeleiden, waarbij vraag en aanbod voor hbo-opgeleiden redelijk in balans is. Er is dan ook al jaren sprake van een groei van het aantal hbo- en wo-studenten in Amsterdam en de regio.

De toevoeging van de functies kinderdagverblijf en onderwijs in de nu toegelaten omvang is dermate gering dat deze op regionale schaal geen effect hebben.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Structuurvisie Noord-Holland 2040

Op 1 juli 2008 is de Wet ruimtelijke ordening met de daarbij behorende Invoeringswet in werking getreden. De wet voorziet in een stelsel van verantwoordelijkheidsverdeling tussen Rijk, provincies en gemeenten. In de provinciale structuurvisie legt de provincie haar ruimtelijke toekomstvisie vast en moet zij tevens aangeven hoe zij deze visie denkt te realiseren. De structuurvisie is uitsluitend zelfbindend. Voor de doorwerking van het in de structuurvisie vastgelegde beleid naar de gemeenten toe, staan de provincie diverse juridische instrumenten ter beschikking, zoals een provinciale ruimtelijke verordening. Het betreft regels omtrent de inhoud van en de toelichting op bestemmingsplannen over onderwerpen in zowel het landelijke als het bestaand bebouwd gebied van Noord-Holland waar een provinciaal belang mee gemoeid is.

In de Structuurvisie heeft de provincie haar ruimtelijke toekomstvisie vastgelegd en aangegeven hoe zij deze visie denkt te realiseren. Uitgangspunt is dat Noord-Holland aantrekkelijk moet blijven in wat het is: een diverse, internationaal concurrerende regio, in contact met het water en uitgaande van de kracht van het landschap. De provincie kiest daarbij voor hoogstedelijke milieus en beperkte uitleg van

bedrijventerreinen en houdt het landelijk gebied open en dichtbij. Verder worden de waterkeringen versterkt en calamiteitenbergingen aangelegd om wateroverlast te voorkomen. Door het landelijk gebied te ontwikkelen vanuit de kenmerken van Noord- Hollandse landschappen en de bodemfysieke kwaliteiten blijft de provincie bijzonder en aantrekkelijk om in te wonen, te werken en om te bezoeken.

In de structuurvisie worden drie hoofdbelangen en twaalf ondergeschikte belangen benoemd:

1. Klimaatbestendigheid: voldoende bescherming tegen overstroming en wateroverlast, voldoende en schoon drink-, grond- en oppervlaktewater en voldoende ruimte voor het opwekken van duurzame energie;
2. Ruimtelijke kwaliteit: behoud en ontwikkeling van Noord-Hollandse cultuurlandschappen, natuurlandschappen en groen om de stad;
3. Duurzaam ruimtegebruik: milieukwaliteiten, behoud en ontwikkeling van verkeers- en vervoersnetwerken, voldoende en op de behoefte aansluitende huisvesting, voldoende en gedifferentieerde ruimte voor landbouw en visserij, economische activiteiten en voor recreatieve en toeristische voorzieningen.

3.2.2 Provinciale ruimtelijke verordening Noord-Holland

Op 21 juni 2010 hebben Provinciale Staten ook de Provinciale ruimtelijke verordening structuurvisie (PRVS) vastgesteld. Per 1 november 2010 is deze in werking getreden. De Verordening is sindsdien enkele malen op onderdelen herzien. De Provinciale Ruimtelijke Verordening is op 3 februari 2014 opnieuw vastgesteld, maar dit betreft een 'beleidsarme' wijziging van de verordening, wat wil zeggen dat er inhoudelijk geen significante wijzigingen zijn vastgesteld. Op 28 september 2015 werd een wijziging van de PRV vastgesteld. De wijzigingen hadden betrekking op het toepassingsbereik van de PRV, detailhandel, meerlaagse veiligheid, Ruimte-voor-Ruimte, landschap (bufferzones) en landbouw. Nieuwe wijzigingen zijn wenselijk en noodzakelijk, om de PRV actueel, correct en eenduidig te houden. Daarom hebben GS op 24 november 2015 besloten de PRV in 2016 en 2017 in verschillende rondes te wijzigen en deze wijzigingsvoorstellen aan PS voor te leggen.

De eerste ronde in 2016 betreft regels voor opstellingen voor het opwekken van zonne-energie in het landelijk gebied, in verband met de grote behoefte aan duidelijkheid over de ruimtelijke mogelijkheden hiervoor. De op die onderwerpen gewijzigde PRV is in werking sinds 22 juli 2016. Bij de tweede ronde gaat het met name om de afstemming van de PRV met de Ladder van Duurzame Verstedelijking (uit het Besluit ruimtelijke ordening van het Rijk van oktober 2012).

Van 10 juni tot en met 21 juli heeft een ontwerpwijziging van de PRV in het kader van afstemming met de Ladder voor Duurzame verstedelijking en de mogelijkheden van woningbouw in stedelijk gebied in relatie tot de 20 Ke-contour van Schiphol ter inzage gelegen.

De Verordening bevat algemene regels omtrent de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen, projectbesluiten en beheersverordeningen. Met het inwerking treden van de nieuwe Wet ruimtelijke ordening is het streekplan als beleidsdocument en de goedkeuringsvereiste voor gemeentelijke bestemmingsplannen komen te vervallen. Voor het streekplan is de structuurvisie in de plaats gekomen, echter deze is uitsluitend zelfbindend voor de provincie. Voor de doorwerking van het in de structuurvisie vastgelegde beleid naar gemeenten toe, heeft de provincie de beschikking gekregen over de zogenaamde provinciale verordening. Deze verordening is het aangewezen instrument als het gaat om algemene regels omtrent de inhoud van gemeentelijke bestemmingsplannen of projectbesluiten. Wel zal hierin duidelijk het provinciaal belang naar voren moeten komen. Het uitgangspunt daarbij is dat de bevoegdheden ter doorwerking van het ruimtelijk beleid zoveel mogelijk proactief worden ingezet en het provinciale beleid daarbij zoveel mogelijk eenduidig wordt geregeld.

In het beleid bestaat ruimte voor nadere afwegingen of is in de bewoordingen beleidsruimte voor maatwerk aanwezig. De verordening maakt het mogelijk om 'af te wijken' mits goed gemotiveerd, waarbij nut en noodzaak evident wordt aangetoond. Hierdoor wordt de verordening flexibeler ten behoeve van maatwerk situaties. De verordening richt zich op de inhoud van het bestemmingsplan. Het gaat daarbij niet alleen om de inhoud in strikt juridische zin, maar ook om eisen aan de toelichting.

Bestaand Stedelijk Gebied (BSG)

Het hele plangebied van het onderhavige bestemmingsplan ligt in het 'Bestaand Stedelijk Gebied' (BSG) zoals benoemd in de verordening.

Bedrijventerreinen en kantoorlocaties

In de verordening zijn beperkende regels gesteld ten aanzien van nieuwe bedrijventerreinen en kantoorlocaties binnen het 'Bestaand Stedelijk Gebied' (BSG). Het bestemmingsplan staat geen realisatie van een nieuw bedrijventerrein of kantoorlocatie toe.

Artikel 11, derde lid gaat over het toestaan van andere functies dan bedrijvigheid op (voormalige) bedrijventerreinen (transformatie) en is opgenomen om te voorkomen dat het beschikbare areaal voor bedrijven in de knel komt. Dit moet dan worden gecompenseerd, tenzij aangetoond kan worden dat er regionaal geen behoefte meer is aan het betreffende vestigingsmilieu. Daarbij gaat het niet alleen om compensatie van het totaal aantal hectares bruto of netto beschikbare terrein maar moet ook rekening worden gehouden met compensatie van terrein ten behoeve van bepaalde milieucategorieën.

De gedeeltelijke transformatie van dit bedrijventerrein maakt al langere tijd deel uit van de uitrol van het centrum van Amsterdam (zie ook 3.4.1, transformatie naar werk-woongebied), het bestemmingsplan in dan ook overeenstemming met de Provinciale Ruimtelijke Verordening.

Grootschalige en perifere detailhandel

In de verordening zijn beperkende regels gesteld ten aanzien van grootschalige en perifere detailhandel op bedrijventerreinen en kantoorlocaties binnen het 'Bestaand Stedelijk Gebied' (BSG).

Het bestemmingsplan staat geen realisatie van nieuwe grootschalige en perifere detailhandel toe, zodat het bestemmingsplan in overeenstemming is met de Provinciale Ruimtelijke Verordening.

Nieuwe detailhandel

Het onderhavige plangebied is conform de Provinciale Verordening een "bedrijventerrein". Op grond van artikel 5 van de Verordening is nieuwe detailhandel op bedrijventerreinen en kantoorlocaties niet toegestaan. Uitzonderingen zijn gemaakt voor:

- a. een afhaalpunt ten behoeve van internethandel,
- b. detailhandel die in zowel bedrijfseconomisch als ruimtelijk opzicht ondergeschikt is aan de toegelaten bedrijfsuitoefening op grond van het vigerende bestemmingsplan en daarop nauw aansluit;
- c. brand- of explosiegevaarlijke detailhandel
- d. volumineuze detailhandel indien deze in winkelgebieden uit een oogpunt hinder, veiligheid of verkeersaantrekkende werking niet inpasbaar is. Bij vestigingen groter dan 1.500 m² gelden nog nadere randvoorwaarden.

De uit te werken bestemming zoals opgenomen in artikel 7 maakt mogelijk dat nieuwe detailhandel wordt gerealiseerd, tot een maximum bruto vloeroppervlak van 150 m². Na uitwerking van de bestemming is het plangebied geen bedrijventerrein of kantoorlocatie meer, zodat het bestemmingsplan in overeenstemming is met de Provinciale Ruimtelijke Verordening. Bovendien is dit oppervlak dermate gering dat slechts sprake is van een buurtgerichte voorziening die in overeenstemming is met het detailhandelsbeleid.

3.3 Regionaal beleid

3.3.1 Metropoolregio Amsterdam

De Metropoolregio Amsterdam is het informele samenwerkingsverband van lokale en provinciale overheden in de Noordvleugel van de Randstad. Belangrijk kenmerk van de metropool samenwerking vormt het feit dat dit gebeurt op vrijwillige basis. De democratische legitimatie van besluiten vindt plaats in de Staten en Raden van de aangesloten gemeenten en provincies.

Het versterken van de concurrentiepositie, nationaal en internationaal, vormt de rode draad binnen de metropool samenwerking. Om in de Europese top mee te kunnen blijven spelen, is de gezamenlijke ambitie gericht op het creëren van een hoogwaardig, veilig en duurzaam leef- en woonmilieu voor bedrijven, bewoners en bezoekers, nu en straks. Door in te zetten op compacte, hoogwaardige en bereikbare steden die omringd worden door recreatief groen moet het vestigingsklimaat aantrekkelijk blijven.

Rond de beleidsvelden verkeer en vervoer, economie, verstedelijking, landschap en duurzaamheid zijn drie regionale bestuurlijke overlegorganen geformeerd. De samenwerking in metropool verband levert de regio bovendien structureel meer kracht en zeggenschap op richting het Rijk.

Naast bovengenoemde platforms is ook het Platform Bedrijven en Kantoren (Plabeka), opgericht in 2005, actief. In dit regionale samenwerkingsverband stemmen de provincies Noord-Holland en Flevoland samen met de Stadsregio Amsterdam en de gemeenten vraag en aanbod van bedrijfslocaties zo goed mogelijk op elkaar af. In Plabeka vindt de regionale afstemming plaats over de kwantiteit en kwaliteit van werklocaties. Het doel van Plabeka luidt als volgt: "Het creëren van voldoende ruimte en kwaliteit van werklocaties (kantoren, bedrijventerreinen, zeehaventerreinen) voor een evenwichtige economische ontwikkeling om daarmee een bijdrage te leveren aan de versterking van de (internationale) concurrentiepositie van de Metropoolregio en het verbeteren van het regionale vestigingsklimaat voor het bedrijfsleven."

3.3.2 Stadsregio Amsterdam

3.3.2.1 Hotelbeleid Amsterdam en regio

De regionale hotelstrategie 2016-2022 is op 27 november 2013 door de Amsterdamse gemeenteraad vastgesteld. Dit nieuwe hotelbeleid geldt voor de gehele regio Amsterdam. De gemeenten Amsterdam en Haarlemmermeer (Schiphol) vervullen een prominente rol in de hotel strategie, omdat hier verreweg de meeste hotels zijn gevestigd en plannen zijn voor nieuwe hotels. De overige 34 gemeenten van de Metropoolregio Amsterdam, van Lelystad tot Haarlem, ondersteunen de strategie.

Door regionaal meer samen te werken, kan vraag en aanbod beter op elkaar aansluiten. De komende periode wil de regio gericht verder groeien.

Uit het beleid blijkt dat de groei van de hotelmarkt in de regio de komende jaren doorzet, met name in Amsterdam en Haarlemmermeer. In deze gemeenten is momenteel voldoende planologische ruimte in de diverse bestemmingsplannen opgenomen om de berekende marktruimte tot 2020 te kunnen faciliteren waardoor er een gezonde, internationaal concurrerende hotelmarkt is ontstaan. Het algeheel stimuleren van extra hotelkamers zal daarom worden losgelaten en in plaats daarvan wordt regionaal ingezet op hotelontwikkelingen die zorgen voor een optimale en duurzame waardedoelvoeging: het juiste hotel op de juiste plek zodat een discrepantie tussen vraag en aanbod wordt voorkomen. Daarbij zal gebruikt worden gemaakt van een zogenaamde hotelladder en de kansenkaart.

De hotelladder is bedoeld als instrument om nieuwe hotel initiatieven te toetsen. Het kan door marktpartijen gebruikt worden voor het opstellen en verbeteren van hun eigen plannen en door gemeenten als instrument om deze initiatieven zowel ruimtelijk als kwalitatief te toetsen. De hotelladder (naar het voorbeeld van de SER-Ladder) is daarmee een ruimtelijk en kwalitatief instrument, waaraan hotelinitiatieven getoetst kunnen worden in de context van het totale aanbod in de regio en de locatie.

Het betreft een relatief kleinschalige hotelontwikkeling waarin maximaal 30 kamers op 1.568 m² mogelijk zijn. De combinatie van een hotel en de creatief-zakelijke functies in de Black Box zorgt voor een nieuw hotelconcept. Het hotel zal hoofdzakelijk gericht zijn op de doelgroep die gebruik maakt van de andere functies in de Black Box en de omgeving. Het initiatief zal worden getoetst aan de hotelladder en worden afgestemd met de hotelloods.

3.4 Gemeentelijk beleid

3.4.1 Structuurvisie Amsterdam 2040 'Economisch sterk en Duurzaam'

Door de gemeenteraad van Amsterdam is op 17 februari 2011 de Structuurvisie Amsterdam 2040, 'Economisch sterk en duurzaam' vastgesteld. Op de totaalvisiekaart van de structuurvisie (pag. 31), de kaart uitrol centrum (pag. 35) en de kaart visie zuidflank (pag. 76) is het plangebied als werken-wonen opgenomen.



Afbeelding: uitsnede structuurvisie

Voor 'werken-wonen' gelden de volgende uitgangspunten:

Werk-woongebied	
Type bedrijven	Stadsverzorgende bedrijven, milieucategorie maximaal 3.1 (onder voorwaarden, zie paragraaf 3.2.2), minimaal 50% van het bedrijventerreinoppervlak anno 2009 blijft bestemd voor stadsverzorgende bedrijven
Oriëntatie	Stedelijk
Bereikbaarheid	Stedelijke Hoofdnetten
Menging	Wonen, kleinschalige kantoren (maximum m ² bruto vloeroppervlak uit te werken in kantorenstrategie). Kleinschalige, ondersteunende en niet-zelfstandig trekkende voorzieningen. Zie verder de tabel van het Locatiebeleid.
Dichtheid	Hoge dichtheid, langs waterfront hoogbouwaccenten vanaf 60 meter binnen de 'zoekgebieden', daarbuiten terughoudend met hoogbouw groter dan 30 meter
Parkeren	Eigen terrein (zie locatiebeleid).
Inrichting	Intensief
Transformatie naar werk-woongebied mogelijk op basis van (nog te) verricht(en) onderzoek	Buiksloterham, Oostenburg, Cruquiusweggebied, Foodcenter, Pereboomsloot, Hamerstraatgebied (accent woningbouwproductie na 2020).

In werk-woongebieden wordt minimaal 50% van het terreinoppervlak van het bestaande bedrijventerrein (anno 2009) bestemd voor bedrijven. Daaraan wordt ruimschoots voldaan, omdat de bedrijfsbestemming op het terrein van Global Switch en de kantoorbestemming op het terrein van IBM in stand blijven.

Ten aanzien van de toelaatbare menging binnen werk-woongebieden wordt verwezen naar de tabel van het Locatiebeleid. Deze is hierna weergegeven.

	Kleinschalig woongebied	Werk-woon- gebied
	(inter)nationale uitstraling, hoge dichtheden en menging van functies.	regionale oriëntatie, hoge dichtheden, minimaal 50% bedrijven.
Solitaire kantoren >2.000m ²		
Solitaire kantoren <2.000m ²		
GDV winkels		
PDV winkels		
Kernwinkelapparaat		
Stadsdeelcentra		
Wijkwinkelcentra		
Grootschalige bedrijven niet mengbaar wonen		
Kleinschalige bedrijven mengbaar met wonen		
hotels		
Horeca overig		
Gebouwde leisure – veel publiek		
Gebouwde leisure – veel ruimte		
Grote congresruimten		
Grootschalige voorzieningen		
Grote religieuze instellingen		
Stedelijk wonen		
Suburbaan wonen		

Legenda:	Kleur
passend	groen
passend afhankelijk van functie of plek	geel
ongeschikt	rood

Op pagina 219 is het plangebied aangeduid als 'metropolitane kerngebieden' met een (intern)nationale oriëntatie en mogelijkheden voor functiemenging van wonen in hoge dichtheden en werken.

In de 'Structuurvisie Amsterdam 2040' is de verlenging van de Sloterweg als fietsverbinding opgenomen (niet voor auto's) en is in het verlengde hiervan een fietsbrug over de Schinkel ingetekend zodat een snelle fietsverbinding van en naar de stad ontstaat. Ook voor de auto (en het OV) is een brug of tunnel over/onder de Schinkel opgenomen. Deze ontwikkeling is pas op de lange termijn aan de orde.

Woningbouwopgave

In de Structuurvisie Amsterdam 2040 wordt geconstateerd dat de kwantitatieve en kwalitatieve groei van het aantal woningen in Amsterdam cruciaal is voor de verdere ontwikkeling als kernstad van de metropool. Verschillende, robuuste economisch-demografische ontwikkelingen liggen hieraan ten grondslag.

Demografische ontwikkelingen en bevolkingsprognose

Nederland krijgt in de toekomst te maken met twee belangrijke demografische ontwikkelingen die met elkaar samenhangen: vergrijzing en bevolkingskrimp. Vergrijzing houdt in dat het aandeel 65-plussers landelijk stijgt van ruim 15% in 2010 naar ruim 25% in 2040 volgens de laatste prognose van het CBS. Demografische ontwikkelingen treden niet overal in gelijke mate op. De regionale verschillen in bevolkingsopbouw zullen binnen Nederland groter worden. Per regio zal de woningbehoefte meer gaan verschillen. In sommige regio's neemt de woningbehoefte af, terwijl in andere regio's deze hoog blijft, zoals de Metropoolregio Amsterdam.

De Metropoolregio Amsterdam heeft op dit moment ongeveer 2,2 miljoen inwoners. Door de concentratie van hoger onderwijs, werkgelegenheid en stedelijke voorzieningen vestigen zich relatief veel jongeren in de Metropoolregio Amsterdam vanuit andere delen van Nederland en vanuit het buitenland. De bevolking van de metropoolregio blijft daardoor groeien en de vergrijzing zal minder sterk zijn dan in veel andere delen van Nederland. Naar verwachting telt de regio in 2040 ongeveer 2,5 miljoen inwoners. Ook binnen de regio worden de verschillen in bevolkingsopbouw en woningbehoefte groter. De kernstad van de Metropoolregio Amsterdam neemt hierin een bijzondere plaats in, omdat de meeste mensen van buiten de regio zich op jonge leeftijd in Amsterdam vestigen en zich op latere leeftijd over de regio verspreiden.

Vanaf 1985 zijn er in Amsterdam ongeveer 70.000 woningen bijgekomen. De bevolking is daardoor met ruim 90.000 inwoners gegroeid. Volgens de laatste prognose van de gemeente Amsterdam komen hier tot 2040 nog ruim 90.000 inwoners bij en telt Amsterdam in 2040 bijna 860.000 inwoners (Dienst O+S/dro). Door de jonge leeftijdsopbouw van de bevolking worden er veel kinderen in de stad geboren. Traditioneel verlaten veel gezinnen de stad voor een ruimere woning en woonomgeving in de regio, maar doordat er meer gezinnen in de stad bijkomen dan er vertrekken, is het aantal gezinnen in Amsterdam de afgelopen 15 jaar toegenomen. Veel gezinnen hebben zich binnen de stad in het Oostelijk Havengebied en IJburg gevestigd, maar ook in Nieuw-West in wijken als Nieuw-Sloten en De Aker.

Binnen de Metropoolregio Amsterdam zullen er verschillen ontstaan in de mate waarin de bevolking vergrijsd. Ook Amsterdam zelf krijgt te maken met vergrijzing. Het aandeel 65-plussers in de stad neemt toe van 11% naar 16% in 2040. In absolute aantallen gaat het om bijna 60.000 65-plussers erbij in 2040. Vooral in de stadsdelen Zuid en Centrum neemt het percentage 65-plussers toe. Een aantal senioren zal de stad verlaten voor een rustiger omgeving, maar omdat deze groep in het algemeen weinig mobiel is, dreigt er op den duur extra verstopping op de woningmarkt. Vooral na 2020 moeten woonmilieus gerealiseerd worden die aantrekkelijk genoeg zijn voor deze doelgroep om de doorstroming te bevorderen. Veel nieuwe senioren zijn draagkrachtig en zullen zo lang mogelijk in de eigen woning willen blijven en zorg inkopen. Dit kan weer leiden tot extra druk op de beroepsbevolking en aanvullende vraag naar (buitenlandse) vestiging van arbeidskrachten in de zorg. Deze zullen op hun beurt weer kunnen zorgen voor extra druk op de woningmarkt.

De motor achter de groei van Amsterdam en de regio is de aantrekkingskracht op jongeren. Deze voelen zich het meest aangetrokken tot het unieke hoogstedelijke milieu van het Amsterdamse centrum. Naast de vestiging van studenten in de stad, is er sinds 2000 sprake van een toename van het aantal afgestudeerde twintigers uit andere studentensteden van Nederland, dat zich voor werk in Amsterdam vestigt. Ook vanuit het buitenland vestigen zich de afgelopen 10 jaar steeds meer veelal

hoogopgeleide twintigers en dertigers uit landen met sterke of opkomende economieën in Amsterdam.

Hiermee is sprake van een toenemende concentratie van veelal hoogopgeleid jong talent, die de regio ook nodig heeft om als motor van de Nederlandse economie te kunnen functioneren. Voor de Nederlandse economie is het van belang dat de Metropoolregio Amsterdam een internationaal aantrekkelijk vestigingsmilieu voor werkgelegenheid biedt. In de huidige kenniseconomie is een hoogwaardige beroepsbevolking hiervoor een voorwaarde. Daarom moet er landelijk en binnen de metropoolregio ook ingezet worden op het bieden van voldoende mogelijkheden voor jong talent om zich te vestigen in hoogstedelijke woonmilieus. Dit betekent verdichting, transformatie en het toevoegen van minstens 70.000 woningen in Amsterdam tot 2040. Dit plan sluit aan op deze ambitie en past binnen deze beleidsuitgangspunten.

70.000 woningen erbij

Sinds het naoorlogse dieptepunt (675.570 inwoners in 1985) is de bevolkingsomvang van de gemeente Amsterdam enorm gegroeid (767.773 inwoners per 1 januari 2010). Met de partners binnen de metropoolregio is afgesproken dat Amsterdam haar woningvoorraad met vijftigduizend woningen uitbreidt binnen het bestaande stedelijke gebied in de periode 2010-2030. Amsterdam ambieert de voorraad met nog eens twintigduizend woningen uit te breiden. De totale opgave, zeventigduizend woningen, moet in de periode 2010–2040 worden gerealiseerd. Woonkwaliteit en de wensen van de eindgebruiker staan daarbij voorop, de verdichting met netto 70.000 woningen is geen doel op zich. Rekening houdend met een verdere verkleining van het gemiddelde huishouden, zal Amsterdam in 2040 tussen 850 duizend en 900 duizend inwoners tellen. Om de voorraad met zeventigduizend woningen te kunnen uitbreiden zullen er méér dan dit aantal moeten worden gebouwd (naar verwachting circa 100 duizend). Er moet immers rekening worden gehouden met een sloop/nieuwbouwprogramma, vooral in de stedelijke vernieuwingsgebieden, en met tegenvallers bij de ontwikkeling van bepaalde bouwlocaties.

In potentie lijkt voldoende binnenstedelijke capaciteit beschikbaar om tot 2040 de woningvoorraad met gemiddeld 2.300 woningen per jaar te laten groeien. De planinventarisatie (zie uitvoeringsdeel) geeft een ruimtecapaciteit aan voor 115.000 woningen. Hierbij ligt op termijn een nadruk op nieuwe ontwikkelingen langs de IJoevers en nabij de openbaar vervoersassen Schiphol-Almere en Amsterdam-Utrecht. Amsterdam kan in beginsel een langjarige woningproductie waarmaken, grotendeels in gemengde stedelijke milieus, mits tijdig financiering voor de projecten wordt gevonden en de marktpartijen deze productie ook weten te realiseren. De noodzakelijke verdichting van delen van de stad zal gepaard moeten gaan met een verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte.

3.4.2 Kantorenstrategie Amsterdam (2011) en Marktconforme kantoorplannen (2013)

Kantorenstrategie Amsterdam 2011

In de Kantorenstrategie Amsterdam 2011 wordt beschreven dat Amsterdam kampt met een fors overaanbod aan kantoren waardoor gemiddeld 17% van alle kantoorruimte in Amsterdam leeg staat. In het RID+ gebied is het leegstandspercentage nog hoger. De toekomstige behoefte zal deze leegstand niet opheffen. De beroepsbevolking groeit nog maar beperkt en door de invoering van nieuwe kantoorconcepten daalt het gemiddelde ruimtegebruik per werknemer. De kantorenmarkt is veranderd van een groeiemarkt in een vervangingsmarkt en zal op lange termijn wellicht een krimpmarkt worden. De reeds gebouwde kantorenvoorraad (inclusief de leegstand) biedt getalsmatig voldoende ruimte voor de toekomstige ruimtebehoefte. Kwalitatief gezien sluit de bestaande voorraad echter niet aan op de (toekomstige) vraag. Het bouwen van nieuwe kantoren maakt het probleem van leegstand groter. Het belang van transformatie naar andere functies neemt toe. Het enige gebied waar nog ruimte is voor het toevoegen van kantoorvloeroppervlak is de Zuidas. De A10 West (spoorzone) is aangewezen als 'Krimpgebied'. Voor het plangebied waren oorspronkelijk plannen, maar deze 60.000 m² is geschrapt in de Kantorenstrategie 2011.

Marktconforme kantorenplannen 2013

De Kantorenstrategie geeft maatregelen die bijdragen aan het sneller en eenvoudiger transformeren, herontwikkelen en slopen van bestaande (leegstaande) kantoren. Tegelijkertijd zijn maatregelen genomen om de nieuwbouw van kantoren te beheersen tot een verantwoord niveau, met name door het plaanbod te verkleinen en terughoudend om te gaan met het toestaan van nieuwbouw. Na het doorvoeren van het pakket aan maatregelen resteert nog steeds een overmaat aan kantoren in plannen

en neemt het risico op een toename van de overmaat toe nu de vraag achterblijft bij de behoefte-ramingen en de verwachting bestaat dat het ruimtegebruik per werknemer in de toekomst zal dalen. Dit heeft ertoe geleid dat het College bij de vaststelling van de Kantorenstrategie heeft gevraagd om te inventariseren waar een verdere planreductie mogelijk is en wat de consequenties hiervan zijn. Hierbij werd destijds als indicatie aangegeven dat een aanvullende planreductie van 400.000 m² nodig zou zijn in Amsterdam. Deze vraag van het College wordt beantwoord in het rapport Marktconforme Kantorenplannen 2013.

In juni 2011 is de Uitvoeringsstrategie Plabeka 2010-2040 vastgesteld. Hiermee hebben de samenwerkende lokale en provinciale overheden binnen de Metropoolregio Amsterdam (MRA) in Plabeka-verband scherpe afspraken gemaakt om de kantorenmarkt aan te pakken. Gezamenlijk hebben zij 1,9 miljoen m² kantoorruimte uit de plannen gehaald. Daarnaast is de komende tien jaar herontwikkeling van 1,5 miljoen m² kantoorruimte naar duurzame concepten noodzakelijk en de transformatie van 1,5 miljoen m² naar een andere functie. De Amsterdamse Kantorenstrategie vormt een nadere uitwerking van de gemaakte afspraken met betrekking tot de Amsterdamse kantorenmarkt. Naast kantoren worden er in de Uitvoeringsstrategie ook afspraken gemaakt over bedrijventerreinen.

Een aantal hoofdpunten met betrekking tot kantoren uit het rapport zijn:

- a. de marktvraag naar kantoorruimte voor de periode 2013-2040 te baseren op het regionaal in Plabekaverband overeengekomen Global Gateway scenario, maar hierbij een lagere kantoorquotiënt als input te gebruiken. Hierdoor wordt de ruimtebehoefte in Amsterdam berekend op basis van 20 m² vloeroppervlak per medewerker in plaats van de oorspronkelijke 24 m² vloeroppervlak per medewerker;
- b. het planaanbod van kantoren voor de creatieve sector, met name gelegen op bedrijventerreinen, te betrekken bij het totale planaanbod voor kantoren;
- c. het stedelijk kantorenquotum voor nieuwe kantooruitgiften dat in de Kantorenstrategie 2001 is vastgesteld op maximaal 40.000 m² per jaar tot 2015 te verlengen tot 2020;
- d. marktvraag te confronteren met het actuele planaanbod van 1.111.000 m² per januari 2013, wat resulteert in een planoverschot van 567.000 m² kantoorruimte voor de periode 2013-2040;
- e. het planaanbod tot 2020 terug te brengen naar circa 280.000 m² kantoorruimte door in te zetten op een "directe reductie" en een "actieve reductiestrategie", wat resulteert in een financiële consequentie van circa €35 miljoen in het Vereveningsfonds uitgaande van de realisatie van alternatief programma. Dit bedrag is meegenomen in de risicovoorziening in het EindejaarsRAG 2012;
- f. het verwachte planoverschot van 352.000 m² in de periode 2020 tot 2040 nog niet op dit moment te reduceren, maar het reduceren pas ter hand te nemen als het effect van het reductievoorstel voor de periode tot 2020, vergezeld met de eerder in de Kantorenstrategie genomen maatregelen en de inzet van de gemeente op transformatie, zichtbaar is.

Kantoren binnen het bestemmingsplangebied Johan Huizingalaan 761-763

Het gebouw Black Box telt van oorsprong 5 verdiepingen met elk 3.135 m² bvo met - planologisch gezien - ondersteunende kantoorruimte voor de voormalige IBM-productiehal. Het kantoorgebouw is als ondersteunende kantoorruimte voor de hal echter veel te groot en nauwelijks verhuurbaar. De hal zelf is al moeilijk te vullen met bedrijvigheid. Dit zou langdurige leegstand voor het kantoorpand betekenen. Het kantoorpand heeft - om nieuwe gebruikers, los van de hal te vinden - al meerdere jaren op de leegstandkaart van grote kantoren binnen Amsterdam gestaan. Hiermee is het pand in de praktijk al jarenlang in gebruik als zelfstandig kantoor. De eigenaren en ontwikkelaar hebben samen met de potentiële gebruikers van het pand het concept 'B' ontwikkeld. Met als kern kleinschalige bedrijfsruimten voor startende ondernemers op de creatief-zakelijke markt. Maar er wordt ook ruimte voor andere functies dan kantoren en bedrijven in opgenomen zoals horeca (een lunchroom, restaurant, nachtclub, partycentrum en congres- en tentoonstellingsruimte en hotel), sport, onderwijs en een kinderdagverblijf. Om deze mix zo kansrijk mogelijk te maken is een flexibel programma mogelijk gemaakt van bijna twee keer zo veel m² bvo dan de beschikbare oppervlakte binnen het gebouw. Hierbij wordt planologisch maximaal 15.675 m² bvo kantoorruimte mogelijk gemaakt. Dit is niet strijdig met de kaders uit de Kantorenstrategie omdat er per saldo geen vierkante meters kantoor worden toegevoegd. Hierbij is het vanuit het kantorenbeleid in principe niet toegestaan dat er in de hal opnieuw ondersteunende kantoorruimte komt tot maximaal 30%, deze zou dan in de Black Box gevonden moeten worden.

Omdat dit uitgangspunt niet goed aansluit bij de bedrijfsvoering van de in de hal gevestigde bedrijven is in dit bestemmingsplan gekozen voor een flexibele verdeling van de maximaal 15.675 m² bvo (zelfstandige dan wel ondersteunende) toegestane kantoorruimte over de twee gebouwen. In de hal mag maximaal 3.135 m² bvo (gelijk aan één verdieping in de Black Box) uitsluitend ondersteunende kantoorruimte worden gerealiseerd, mits het aantal m² bvo in de Black Box met een evenredig aantal m² bvo aan zelfstandige kantoorruimte wordt verminderd. In dat geval blijft er voor de Black Box nog 12.540 m² bvo aan zelfstandige kantoorruimte over. Dit staat gelijk aan maximaal 4 volledige verdiepingen. Per saldo wordt op het perceel 15.675 m² zelfstandige en ondersteunende kantoorruimte toegestaan, waarvan maximaal 3.135 m² ondersteunende kantoorruimte in de bedrijfshal mag worden gerealiseerd.

Bij herontwikkeling van het plangebied blijft de maximaal toegestane oppervlakte kantoor gelijk. In het kader van de uitwerking van de bestemming zal gekeken moeten worden hoe deze vierkante meters worden ingevuld en verdeeld over het plangebied.

3.4.3 Woonvisie Amsterdam tot 2020, "Wonen in de Metropool"

Op 30 oktober 2008 heeft het college van B&W van de gemeente Amsterdam de Woonvisie: Wonen in de Metropool vastgesteld. De ontwikkeling tot metropool biedt allerlei kansen, maar heeft ook ongewenste neveneffecten. Bij een metropool hoort een hoge druk op de woningmarkt, die bepaalde groepen in de knel kan brengen, zoals de lage inkomens, grote gezinnen en mensen die op zorg aangewezen zijn. Amsterdam wil een stad zijn voor iedereen. Het succes van de stad is afhankelijk van de diversiteit. Voldoende geschikte huisvesting is essentieel om de ambities van Amsterdam als Topstad waar te maken.

'Mensen maken Amsterdam' is het uitgangspunt van de woonvisie. In de woonvisie zijn zeven thema's opgenomen, de zeven steden die Amsterdam in zich verenigt:

1. Emancipatiestad: Amsterdam is een stad waar mensen binnen moeten kunnen komen en zich moeten kunnen ontwikkelen, een plaats waar mensen hun talenten ontplooiën en vooruit komen: in hun opleiding, hun werk en in hun wooncarrière.
2. Ongedeelde stad: Alle bevolkingsgroepen moeten in alle wijken kunnen wonen. Jong en oud, arm en rijk. Het centrum is niet exclusief voor de rijken en de periferie moet niet alleen aanbod hebben voor mensen die het financieel niet zo breed hebben.
3. Betaalbare stad: Er moeten voldoende goedkope woningen beschikbaar blijven voor de lage en middeninkomensgroepen zowel in de huur als koopsector (sociale koop).
4. Vernieuwde stad: Amsterdam kent aandachtswijken die met de grootste stedelijke vernieuwingsoperatie uit de geschiedenis opgeknapt en aantrekkelijker gemaakt worden. Deze wijken bevinden zich met name in Amsterdam Zuidoost, Noord en Nieuw-West. De aandachtswijken moeten krachtwijken worden. Dit vraagt investeringen in de woningvoorraad, in de leefbaarheid én in de sociaaleconomische ontwikkeling van de inwoners van deze wijken.
5. Topstad: Een hoge kwaliteit van woningen en voorzieningen is een voorwaarde voor een sterke economische concurrentiepositie van Amsterdam en haar omgeving. Verruiming van (tijdelijke) vestigingsmogelijkheden kan talent aantrekken. Een Topstad zijn is alleen mogelijk als er in de volle breedte aan ontwikkeling gewerkt wordt, ook op het gebied van wonen, onderwijs en arbeidsparticipatie.
6. Zorgzame stad: Ouderen en kwetsbare groepen moeten zoveel mogelijk zelfstandig kunnen wonen en aan de samenleving deelnemen.
7. Duurzame stad: Zuinige woningen moeten een forse bijdrage leveren aan vermindering van het energieverbruik in de stad Amsterdam.

De nieuwe woonvisie is een omslag naar een andere manier van denken over wonen en woonbeleid:

- Verruiming van de doelgroep met de middeninkomens: Lange tijd heeft Amsterdam haar woonbeleid gericht op de mensen met de laagste inkomens. Echter, ook middeninkomens zijn op de huidige woningmarkt niet in staat een woning te kopen of te huren boven de huurtoeslaggrens. Amsterdam wil de doelgroep van haar beleid dan ook uitbreiden met deze inkomensgroep. Er komt meer aandacht voor het middensegment, zowel in de huur- als in de koopsector, bijvoorbeeld door middel van sociale koopwoningen.
- Differentiatie per gebied: Amsterdam is een zeer gevarieerde stad. Om dezelfde ambities te verwezenlijken is in de verschillende gebieden iets anders nodig. Voor de woonvisie is de stad

daarom opgedeeld in zes logisch samenhangende delen waarvoor de hoofdthema's nader zijn uitgewerkt. Het plangebied is gelegen in gebied 3 (Osdorp, Slotervaart/Overtoomse Veld, Geuzenveld/Slotermeer).

- Denken in regionaal verband: Al die gebieden worden in hun regionale context bekeken, want Amsterdam is het middelpunt van de hele Noordvleugelregio, niet alleen uit economisch perspectief maar ook op woongebied. De stad met haar omliggende gemeenten zijn communicerende vaten: het aantal verhuisbewegingen tussen centrum en periferie is enorm.
- Gegarandeerde beschikbaarheid van woningen: Tot voor kort maakte de gemeente 'kernvoorraadafspraken' met de woningcorporaties. In de stadsdelen moest minimaal een kwart van de woningvoorraad een goedkope huurwoning zijn. In plaats daarvan worden nu 'aanbiedingsafspraken' gemaakt. Voor de woningzoekende is dat een grote verbetering. De omvang van de kernvoorraad zegt namelijk weinig over de beschikbaarheid van die woningen. De aanbiedingsafspraken gaan over het aantal betaalbare woningen dat jaarlijks beschikbaar komt. Door de aanbiedingsafspraken wordt gegarandeerd dat ook in de duurdere wijken van de stad voor mensen met een laag inkomen woningen beschikbaar komen.

De geformuleerde ambities omvatten een heel scala aan doelstellingen en maatregelen. Toch zijn er ontwikkelingen die deze ambities in de weg staan. Daarom zal Amsterdam zich de komende jaren richten op de volgende prioriteiten:

- Gebieden met hoge marktdruk blijven toegankelijk voor lage en middeninkomens: De centraal-stedelijke zone is het meeste geliefde woongebied van Amsterdam. Het gebied moet ook voor de lagere en middeninkomens toegankelijk blijven.
- Een groter aanbod in het middensegment: De middeninkomens worden wel het cement van de samenleving genoemd. Het woningaanbod voor deze mensen is te klein. Het middensegment moet drastisch worden uitgebreid, onder meer door nieuwbouw, verkoop van huurwoningen en sociale koopconstructies.
- Stad voor kinderen: Kinderen zijn het kapitaal van de stad. In de woonvisie is daarom veel aandacht voor de behoeftes van gezinnen.
- Specifiek bouwen voor specifieke groepen: Variatie en differentiatie zijn sleutelwoorden in de woonvisie. Studenten hebben andere woonwensen dan ouderen, mensen die aangewezen zijn op zorgvoorzieningen hebben heel andere behoeftes dan werkende jongeren. Daarom worden met de woningcorporaties afspraken gemaakt over de beschikbaarheid van woningen voor speciale doelgroepen.
- Gebiedsgericht werken: Niet iedere buurt hoeft de ideale afspiegeling te zijn van de Amsterdamse samenleving, niet overal hoeft de gemengdheid hetzelfde te zijn, niet iedere buurt hoeft dezelfde voorzieningen te hebben. Amsterdam is geen homogeen geheel, maar een ideale mix van gevarieerde verscheidenheid.

Zoals hiervoor is aangegeven is de stad opgedeeld in zes logisch samenhangende delen waarvoor de hoofdthema's nader zijn uitgewerkt. Nieuw-West is gelegen in gebied 3 (Osdorp, Slotervaart/Overtoomse Veld, Geuzenveld/Slotermeer).

Nieuw-West vormt een heel eigen woonstad, met veel verschillende woonmilieus, zeker in de toekomst. De kwaliteiten liggen in de nabijheid van het centrum van de stad en de ligging ten opzichte van belangrijke economische knooppunten zoals Schiphol en de Zuidas.

In het woonbeleid voor Nieuw-West worden geen groepen uitgesloten, maar bij de nieuwe ontwikkelingen kiest de gemeente in dit gebied voor:

- grote gezinnen met lage inkomens;
- de huidige bewoners die stijgen op de maatschappelijke ladder;
- de jongeren die in dit gebied opgroeien en in de komende jaren zelfstandig willen gaan wonen;
- de herhuisvestingskandidaten die hun woning moeten verlaten in verband met sloop;
- gezinnen met kinderen die in de nabijheid van de stad willen wonen in goede, stedelijke laagbouwmilieus.

Met het in het plan mogelijk gemaakte woningbouwprogramma wordt uitvoering gegeven aan het in de visie geformuleerde beleid. Het bestemmingsplan maakt 365 nieuwe woningen mogelijk, na uitwerking. De segmentering en woningtypologieën zijn nog onderwerp van nadere planvorming.

3.4.4 Beleidsnotitie short stay

Onder Short stay wordt tijdelijk wonen in een zelfstandige woning voor een periode van tenminste zeven nachten en maximaal zes maanden verstaan. Op 11 februari 2009 werd door de Amsterdamse gemeenteraad een beleid vastgesteld ten aanzien van short stay. Het shortstaybeleid was erop gericht om voldoende woonruimte te bieden aan (voornamelijk buitenlandse) werknemers en Amsterdam zo aantrekkelijk te houden als vestigingslocatie voor bedrijven en tegelijkertijd om de leefbaarheid in de buurt en het aanbod van goedkope huurwoningen te beschermen. In juli 2012 werd het beleid voor het eerst geëvalueerd en een aantal wijzigingen doorgevoerd. Naar aanleiding van de volgende evaluatie van het Shortstaybeleid in 2013 is op 12 februari 2014 een nieuwe beleidsnotitie vastgesteld. Op basis daarvan worden vanaf 14 januari 2014 geen nieuwe shortstayvergunningen meer verleend. Reeds verleende vergunningen lopen door op basis van de bestaande voorwaarden. Het aantal short stay-appartementen was op 1 januari 2014 ongeveer 800. Hiermee is het streefgetal uit 2009 bereikt. De effecten van het nieuwe beleid worden in 2017 geëvalueerd.

In het voorliggende bestemmingsplan is op dit moment geen short stay aanwezig in het plangebied en wordt geen short stay mogelijk gemaakt.

3.4.5 Nota Bodembeheer

De gemeenteraad heeft op 4 april 2012 de Nota Bodembeheer en de bodemkwaliteitskaart van Amsterdam vastgesteld. Het Besluit bodemkwaliteit geeft gemeenten de vrijheid eigen normen op te stellen voor toepassen van grond binnen de eigen gemeente, het zogenaamde gebiedsspecifieke beleid. Dat is met genoemde nota voor Amsterdam ingevuld. Deze eigen normen (de lokale maximale waarden) waarborgen het stand-still principe binnen Amsterdam, het uitgangspunt waarbij de kwaliteit van de bodem binnen de gemeentegrenzen niet verslechtert.

Bij de keuze van de lokale normen is rekening gehouden met het daadwerkelijk gebruik van de bodem, de gemiddelde gehalten in een gebied en mogelijke blootstelling aan verontreiniging. Voor elke stof is de gekozen lokale maximale waarde afhankelijk van de bodemfunctie. Hoe gevoeliger de functie, hoe strenger de norm. Wat schoon is moet schoon blijven. In het gebiedsspecifieke kader kan een op de functie gerichte norm beschermen waar dat nodig is, maar ook verruimen waar dat verantwoord is. Omdat er ruimte blijft om bij stedelijke vernieuwing gemotiveerd de afweging te maken tussen gezondheidsrisico's en maatschappelijke belangen is lokaal maatwerk mogelijk. Amsterdam maakt op deze manier optimaal gebruik van de beleidsvrijheid vanuit de wettelijke kaders. De Amsterdamse maximale waarden gelden niet voor de naoorlogse wijken van Amsterdam en het havengebied Westpoort. De grond in dit gebied (bijna 50% van Amsterdam) is schoon en geschikt om overal zonder onderzoek te hergebruiken.

Uit het oogpunt van efficiency en eenduidigheid in onderhoud en beheer is één bodemkwaliteitskaart opgesteld voor heel Amsterdam (bestaande uit meerdere deelkaarten). De kaart vormt de technisch inhoudelijke onderbouwing voor het nieuwe Amsterdamse bodembeleid.

3.4.6 Archeologiebeleid Amsterdam

In aansluiting op het rijks- en provinciaal beleid besteedt de gemeente specifieke aandacht aan vroegtijdige inpassing van archeologie in de ruimtelijke ordeningsprocessen. Uitgangspunt hierbij is een kwalitatief adequaat beheer van het cultureel erfgoed met aandacht voor een efficiënte voortgang van bouwprocessen en kostenbeheersing.

De nieuwe wetgeving schrijft voor dat bij vaststelling van een nieuw bestemmingsplan altijd een nadere waardestelling nodig is van de aanwezige archeologische verwachting in de vorm van een bureauonderzoek.

Dit bureauonderzoek behelst een specificatie van eventuele archeologische waarden binnen een specifiek plangebied en een advies met betrekking tot het daarbij behorende beleid en/of te nemen maatregelen. Bij de formulering van het beleid staat altijd een realistische balans tussen het archeologische belang ten opzichte van de voortgang van het ruimtelijke ontwikkelingsproces in de stad centraal.

Op basis van het bureauonderzoek wordt beoordeeld of een beschermende regeling in het

bestemmingsplan nodig is, en zo ja, op welke wijze dat dient te gebeuren. Indien het bureauonderzoek leidt tot een bepaalde archeologische verwachting, dan kan in het bestemmingsplan een regeling worden getroffen in die zin dat in aangegeven gevallen de aanvrager om een omgevingsvergunning voor het bouwen dan wel een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van bepaalde werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden, een rapport dient te overleggen waarin de archeologische waarde van het terrein, dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van het college van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld (archeologisch rapport). Op grond van dat archeologisch rapport kunnen eventueel voorschriften aan de betreffende omgevingsvergunning worden gesteld.

Ondanks de getroffen maatregelen om vooraf archeologisch onderzoek in te plannen kunnen toevalsvondsten bij bouwprojecten worden aangetroffen. Hiervoor blijft de meldingsplicht van kracht (artikel 53 Monumentenwet 1988). Deze houdt in dat, ondanks getroffen maatregelen om vooraf archeologisch onderzoek in te plannen, bij toevalsvondsten Bureau Monumentenzorg en Archeologie per ommekeer dient te worden geïnformeerd door de uitvoerder of opdrachtgever.

3.4.7 Duurzaamheid

Duurzaamheid in de nieuwbouw

Op 10 september 2008 heeft de gemeenteraad ingestemd met de notitie 'Duurzaamheid in de nieuwbouw'. In deze notitie zijn de volgende twee ambities geformuleerd:

Vanaf 2015 alle nieuwbouwwoningen en utiliteitsgebouwen klimaatneutraal te bouwen;

In de periode 2010 t/m 2014 te starten met de realisatie van klimaatneutrale woningen en utiliteit, met als doelstelling om 40 procent van de productie (= 10.000 woningen) geheel klimaatneutraal te bouwen (EPL = 9,5 à 10) en de overige woningen 'half klimaatneutraal' (EPL = 8).

Het raadsbesluit over Klimaatneutraal Bouwen verplicht tot bewust omgaan met het thema 'energie'. Energie moet een van de uitgangspunten van gebiedsontwikkeling worden. Dit betekent een uitdaging en een kans: samenwerking maakt meerwaarde mogelijk op een ander schaalniveau. Dit kan tot andere energieconcepten leiden en tot hergebruik van elkaars energiestromen.

Regeling Basiskwaliteit Woningbouw Amsterdam

In de 'Regeling Basiskwaliteit Woningbouw Amsterdam 2011' zijn de eisen met betrekking tot duurzaam bouwen in Amsterdam vastgelegd. Dit beleid zal in de bouwveloppen worden voorgeschreven.

Voorbeelden zijn het toepassen van duurzame materialen (o.a. FSC-hout), maar ook het niet toepassen van uitlogbare metalen op plaatsen die in aanraking met hemel- of oppervlaktewater kunnen komen. In samenwerking met de marktpartijen is onderzoek verricht naar de mogelijkheden van het toepassen van duurzame energiesystemen.

3.5 Beleid stadsdeel

3.5.1 Toekomstvisie 2040 Nieuw-West

De toekomstvisie is op 26 juni 2013 door de stadsdeelraad vastgesteld. De Toekomstvisie plaatst stippen op de horizon, schetst scenario's en trekt in gang gezette ontwikkelingen door. In de Toekomstvisie zijn drie leefmilieus geformuleerd. De drie leefmilieus zijn: rustig, dynamisch en vrij. Over de drie leefmilieus ligt als verbindende factor het krachtige raamwerk van de Tuinstad: groen en water, lucht en ruimte, wegen en openbaar vervoer, winkelcentra en werkgebieden.

Het plangebied Riekerpolder wordt gekarakteriseerd als dynamisch leefmilieu en 'experimenteel', een grootstedelijk leefmilieu. Dit gebied strekt zich uit van Sloterdijk tot aan het Nieuwe Meer, rondom de A10 en de spoorlijn. Hier wordt in 2040 gewoond en vooral ook gewerkt. Sloterdijk en de Riekerpolder zijn dan veel beter verbonden met de omgeving. Er wordt zelfs gewoond in die werkgebieden.

De gemiddelde bewoner in dit stuk stad heeft in 2040 geen auto en denkt op weg naar huis pas na over wat er die avond gegeten zal worden. In 2040 tref je bij de metrohalte Sloterpas (voorheen Jan van Galen) een keur aan winkels aan, met allerlei etenswaar van over de hele wereld.

In de Toekomstvisie worden voor dit leefmilieu een aantal aandachtspunten benoemd. Voor dit

plangebied zijn de volgende relevant:

- Meer functiemenging mogelijk maken, specifiek voor Sloterdijk en de Riekerpolder.
- Plan ontwikkelen om grote publiekstrekkers naar Nieuw West te halen, bijvoorbeeld aan de noordoever van de Sloterplas.

Voor de Riekerpolder wordt in de Toekomstvisie een beeld geschetst van woon- en werkruimten in de in voormalige bedrijfspanden, waar gewoond en gewerkt wordt door de nieuwe internationale jetset die de hele wereld overtrekt: ontwerpers, architecten, designers, gamers. Het is een leuk contrast met Nieuw-Sloten dat er vlakbij ligt. De Riekerpolder is ruiger en rauwer, beslist niet aangeharkt.

Tegen 2040 begint het ook een buurt te worden waar waanzinnig goede en aparte restaurants zich vestigen. Een deel van de ingrediënten die ze gebruiken, wordt gekweekt in de oude kantoorgebouwen, onder bijzonder gecontroleerde omstandigheden.

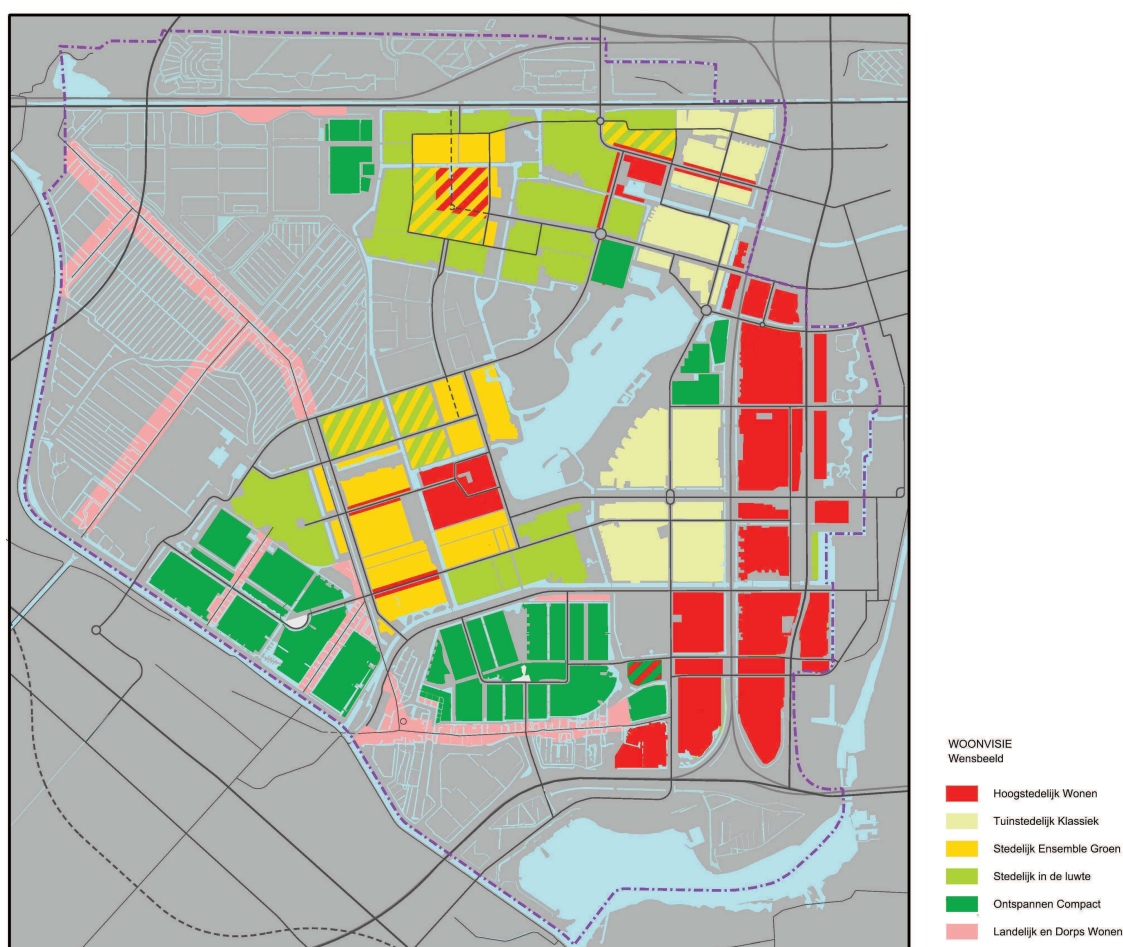
3.5.2 Nota wonen Nieuw-West

Op 24 april 2013 is de Nota Wonen in Nieuw-West: uitwerking tot 2020 vastgesteld door de stadsdeelraad Nieuw-West. Stadsdeel Nieuw-West wil een prettig woonklimaat voor haar bewoners. Om dat te stimuleren zet het stadsdeel in op nog meer variatie van het woningaanbod. Meer variatie voldoet aan de diversiteit van de vraag, het heeft een positief effect op de woonomgeving en het past binnen de stedelijke ambities.

Bij het realiseren van meer variatie hanteert het stadsdeel vijf speerpunten:

1. Woningaanbod aansluiten op diversiteit bevolking. Hierbij komt het accent te liggen op jongeren- en studentenhuisvesting, huur appartementen en koop eengezinswoningen in het middeldure segment, grote woningen, woongroepen voor ouderen, huisvesting voor tijdelijk verblijf en woon-werkgebouwen;
2. Zelfbouw. Hierbij ziet het stadsdeel kansen voor zowel kavels voor individuen en groepen als kluswoningen;
3. Kwaliteit en flexibiliteit. Bij het ontwikkelen van woningen wil het stadsdeel meer aandacht voor betrokkenheid van bewoners, voor levensloopbestendigheid en duurzaamheid;
4. Kleinschalige vernieuwing en acupunctuur. Door de afname van middelen en de huidige tijdsgeest wil het stadsdeel veranderingen bewerkstelligen via kleinschalige gebiedsinterventies en geeft hierbij in principe de voorkeur aan renovatie;
5. Stimuleren, faciliteren en ondersteunen van particulier initiatief. Het stadsdeel wil dat initiatieven van bewoners en andere stakeholders, zoals collectieve woonvormen en transformatie, kansen krijgen voor realisatie.

Naast deze vijf speerpunten onderscheidt het stadsdeel de volgende kansrijke woonmilieus: hoogstedelijk wonen, tuinstedelijk klassiek, stedelijk ensemble groen, stedelijk in de luwte, ontspannen compact en landelijk en dorps wonen.



Afbeelding: leefmilieus Woonvisie

De Riekerpolder is aangemerkt als hoogstedelijk wonen. De kansen voor het versterken van dit woonmilieu liggen met name aan de oost- en zuidzijde van het stadsdeel, namelijk de Ringspoorzone en het transformatie- en herontwikkelingsgebied RID+. In deze gebieden is er volop potentie om de woonomgeving met stedelijke voorzieningen en een netwerk aan stedelijke (openbare) vervoersknooppunten (door) te ontwikkelen.

De kansen in de hoogstedelijke woon-werk gebieden liggen in verdichting door (middel-) hoogbouw, transformatie van kantoorpanden en functiemenging (woon-werk gebouwen). Experimentele nieuwe (collectieve) woonvormen zijn hier eveneens kansrijk.

3.5.3 Horeca- en leisurevisie Nieuw-West 2013-2017

De horeca- en leisurevisie is op 26 juni 2013 door de stadsdeelraad vastgesteld.

Het aanbod van horeca en leisure in Nieuw-West is relatief bescheiden, ondanks het grote aantal inwoners en een aanwezigheid van een aantal unieke sterke punten zoals de Sloterpas.

In de visie is aangegeven dat de gemeente verwacht dat het aantal inwoners in Nieuw-West naar verwachting nog licht doorgroeit tot circa 145.000 in 2030. In verhouding tot het Amsterdamse gemiddelde is Nieuw-West een jong stadsdeel met veel gezinnen. Een derde van de huishoudens zijn gezinnen met kinderen (Amsterdam 25%). Ruim 1/5 van de inwoners is jonger dan 18 jaar. In sommige wijken, de Aker en Overtoomse Veld en omgeving, zelfs meer dan 25%.

Naast de laagconjunctuur die ook de horeca in Nieuw-West treft, is er een aantal marktontwikkelingen dat de vraag naar horeca-leisure positief beïnvloedt. Er is vraag naar (kwaliteits) horeca bij bewoners die zijn ingestroomd via de stedelijke vernieuwing en bij de nieuwe Amsterdammers. Daarnaast is

Nieuw-West een stadsdeel dat steeds meer jongeren en studenten aantrekt. Het beleid beoogt deze ontwikkelingen te faciliteren. In de eerste plaats door het stadsdeelhart op het Osdorpplein en omgeving te versterken. Dit wordt een plek waar inwoners van het stadsdeel kunnen flaneren en van een divers aanbod horecagelegenheden kunnen genieten. In een aantal andere kansrijke gebieden wordt ruimte gemaakt voor buurtgerichte horeca. Aan de randen van het stadsdeel is ruimte voor familie gerichte vrijetijdsfuncties. In de groen en watergebieden is ruimte voor toevoeging van horeca en recreatie.

Voor wat betreft de horeca zet het stadsdeel vooral in horeca waar de klant regelmatig binnenloopt, zoals lunchrooms en laagdrempelige restaurants. Er is enige terughoudendheid ten aanzien van de snackbarbranche, aangezien dit type horeca al ruim voorhanden is in het stadsdeel.

Het aanbod "urban entertainment" is in Nieuw-West zeer beperkt. In de visie beoogt het stadsdeel dit type leisure in omvang en aantal vestigingen te laten groeien. Marktanalyses geven aan dat er in beginsel potentie is voor een bowlingbaan en een indoor lasergame faciliteit. Omdat sterk geconcentreerd wordt met binnenstad en Zuidoost, is een onderscheidend concept gewenst. Daarnaast is in het stadsdeel ruimte voor familie georiënteerde attracties, zoals een overdekte speeltuin. Bij voorkeur heeft deze een schaal en kwaliteit die doelgroepen van buiten de wijk trekt. Een onderscheidende formule is dan vereist.

In de visie is aangegeven dat in het algemeen gesteld kan worden dat clustering en bundeling van functies de horeca structuur versterkt. Horeca vestigt zich bij voorkeur op plekken waar veel passanten voorbij trekken. In de visie is aangegeven dat het Riekerbusinesspark, ook wel de "zuidflank" van het stadsdeel, gelet op de bereikbaarheid en de zichtbaarheid een goede locatie kan zijn voor leisure en horeca.

Op dit moment is de zuidflank van het stadsdeel vrij monofunctioneel ingericht. Bedrijven op en rondom het Riekerbusinesspark geven aan reuring in het gebied te missen. In de visie bij het concept bestemmingsplan geeft het stadsdeel aan voor dit gebied in te zetten op een mix van wonen, werken en vrijetijdsfuncties. Het stadsdeel staat daarom open voor toevoegen van horeca/hotels en leisure. Zoals eerder genoemd biedt het gebied potentie voor leisure, zoals grootschaliger urban entertainment en commerciële sport. Vanwege de bereikbaarheid en zichtbaarheid is dit in principe een goede plek om een middelgroot complex te realiseren. Hier kunnen, bijvoorbeeld, een bioscoop, bowling, amusementscentrum, commerciële sportvoorzieningen en eventueel aanverwante horeca een plek krijgen. Voorwaarde is dat de functies een meerwaarde moeten hebben voor niet alleen de bezoekers van buiten het gebied, maar voor de in het gebied gevestigde kantoren, bedrijven en bewoners. De verschijningsvorm zal open en laagdrempelig zijn.

Hoofdstuk 4 Het ruimtelijk kader

Het vastgestelde bestemmingsplan 'Nieuwe Meer e.o.' uit 2013 is overwegend conserverend van aard en beoogde een vertaling van het beleid naar een actuele juridisch planologische regeling te zijn. Naast het feit van de actualisatie speelden er diverse ontwikkelingen in het plangebied 'Nieuwe Meer e.o.'. Hiertoe is in april 2012 de startnotitie 'Bestemmingsplan Nieuwe Meer e.o.' door de stadsdeelraad van Nieuw-West vastgesteld. Ontwikkelgebieden waarvoor de planvorming nog niet concreet genoeg was, werden in het bestemmingsplan conserverend bestemd. Daarnaast voorzag de toelichting van het bestemmingsplan in een gebiedsvisie voor de langere termijn.

Omdat een actuele gebiedsvisie ontbrak heeft de deelraad in de voorbereiding van het bestemmingsplan 'Nieuwe Meer e.o.' opdracht gegeven tot actualisering van het vigerende beleid voor dit gebied. Er zijn daarom twee gebiedsvisies gemaakt waarin de belangrijkste actueel gewenste ontwikkelingsrichtingen zijn verwoord. Eén voor de Oeverlanden Nieuwe Meer en één voor het RID+ gebied. Het RID+ gebied omvat de Riekerhaven, IBM-terrein en de Driehoek (RID-gebied), de Aletta Jacobs-/Vlaardingenlaan en het Rieker Business Park. Deze gebiedsvisie RID+ is in 2013 gelijktijdig met het bestemmingsplan vastgesteld en toont de ambitie van het stadsdeel voor de toekomst van het gebied aan. Het biedt tevens inzicht aan en mogelijk een stimulans voor eigenaren en ontwikkelaars om nieuwe ruimtelijke initiatieven te ontplooiën binnen het gebied.

De kern uit deze visie is hieronder opgenomen, voor de volledige versie wordt verwezen naar de bijlage van de toelichting van dit bestemmingsplan.

4.1 Inleiding

Aan de zuidkant van stadsdeel Nieuw-West, direct ten noorden van de A4, zijn drie bedrijventerreinen gelegen: Het RID-gebied (Riekerhaven, IBM-terrein en de Driehoek), de Aletta Jacobs/ Vlaardingenlaan en het Rieker Business Park (onderdeel van de Riekerpolder). Deze drie bedrijventerreinen worden samen het RID+ gebied genoemd. Voor dit gebied was geen actuele gebiedsvisie voorhanden.

De aanleiding voor het opstellen van een actuele visie voor het RID+ gebied is gelegen in de in april 2012 door de deelraad vastgestelde 'Startnotitie bestemmingsplan Nieuwe Meer en omgeving'. Hiermee is de opdracht gegeven tot het actualiseren van de vigerende RID-visie Slotervaart 1999. Een aantal uitgangspunten is hierbij opnieuw door de deelraad van Nieuw-West herbevestigd en één nieuw uitgangspunt is door de deelraad toegevoegd:

- de wens tot verdichting;
- de wens tot functiemenging met wonen;
- het doortrekken van de Sloterweg voor auto's naar de Schinkel;
- bedrijven tot maximaal milieuhindercategorie 2 toestaan (nieuw)

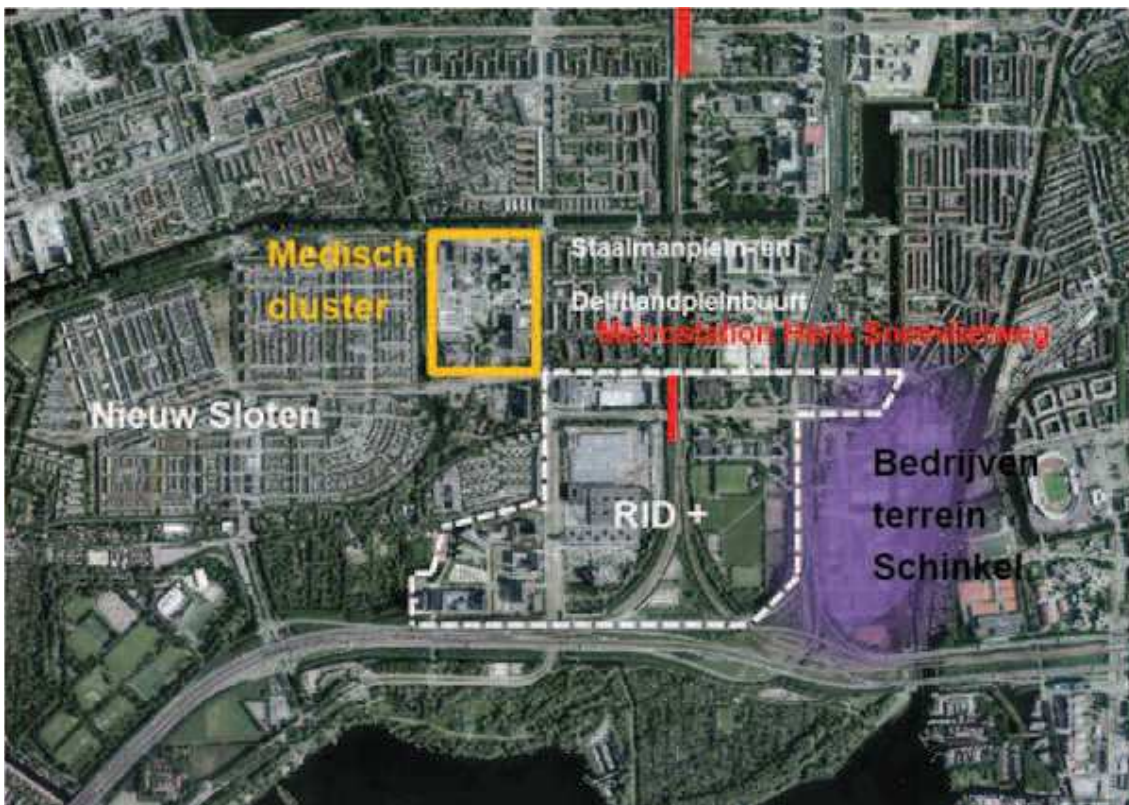
4.2 Positionering binnen de Metropoolregio

Op het schaalniveau van de Metropoolregio is het RID+ gebied strategisch gelegen tussen Schiphol en de Zuidas en maakt onderdeel uit van de zogenaamde 'airportcorridor'. Verschillende infrastructuurlijnen (A10-A4, metro en rail) komen op dit punt bij elkaar. Ook ligt het op steenworp afstand van de Amsterdamse binnenstad. Daarnaast kan deze zuidelijke punt van de spoorzone gezien worden als een nog te realiseren stedelijke vernieuwingsopgave binnen de Ringzone West. Tot slot grenst het gebied aan de vanaf de zuidkant komende Amsterdamse bosscheg, met de A4 als scheidingslijn.



Afbeelding: positionering RID+ gebied binnen Metropoolregio Amsterdam

Kijken we wat dichterbij dan zien wij rondom: het stedelijke vernieuwingsgebied Delflandplein-Staalmanplein (noordzijde), het medische cluster (noordwest), de woonwijken Park Haagseweg en Nieuw-Sloten (westzijde), aan de A4 (zuidzijde) en aan de A10 en bedrijventerrein Schinkel en aan de overkant van de Schinkel, het Olympisch Stadion (oostzijde).



Afbeelding: RID+ gebied en directe omgeving

Economische positionering

Schiphol en de Metropoolregio Amsterdam (MRA) zijn samen een belangrijke economische motor van

de nationale economie en raken steeds meer met elkaar vervlochten. Strategische keuzes bij de verdere ontwikkeling van de Airportcorridor kan de synergie tussen luchthaven en regio nog verder versterken. Om de potenties van de Airportcorridor zo goed mogelijk te benutten, is het van belang de verschillende deelgebieden in samenhang te ontwikkelen en hun sterke punten te verbreden dan wel waar nodig de onderlinge complementariteit te zoeken.

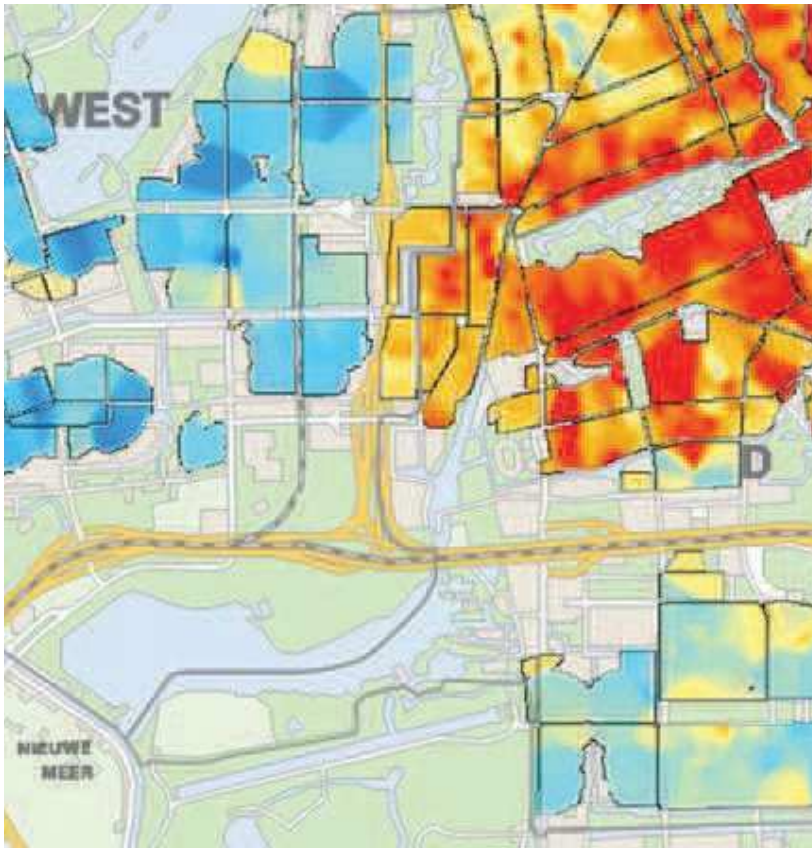
Drie punten zijn hiervoor in elk geval van belang:

1. Het realiseren van een hoogwaardig stedelijk milieu met een gemengd programma gericht op het specifieke karakter van dit (inter-)nationale gebied. Vooral voor de financieel-zakelijke dienstverlening, als de belangrijkste economische pijler van de MRA, en voor de creatieve zakelijke dienstverlening, als belangrijke pijler van het Topsectorenbeleid;
2. Investeren in en verbinden van het metropolitane landschap aan de stad (Oeverlanden Nieuwe Meer en SportAs), draagt bij aan de versterking van het internationale vestigingsklimaat;
3. Verbeteren van de bereikbaarheid met het openbaar vervoer. Daarbij is het realiseren van een verbinding - met tussenliggende haltes tussen Zuidas en Schiphol, langs de Airportcorridor gewenst.

Voor Nieuw-West is het van belang om eerst de ingezette ontwikkeling van station Lelylaan tot stedelijk OV Knooppunt (uitbreiding van 2 naar 4 sporen en status A locatie) te voltooien en daarmee de economische ontwikkeling van de zogenoemde 'Westas' af te maken alvorens de ontwikkeling van de verlengde Zuidas ter hand te nemen.

Tweedeling

De kaart van Amsterdam laat voor wat betreft verkoopwaarde van woningen een tweedeling zien binnen en buiten de ring. Aan de kant van de stad en het Olympische Kwartier behoren de huizenprijzen tot een van de hoogste binnen Amsterdam en aan de andere kant van de A10 in Nieuw-West tot de laagste. Door de gebieden onderling meer te verbinden (zowel fysiek) als programmatisch door bijvoorbeeld aan te sluiten bij de creatieve bedrijvigheid op de Schinkel - kan dit verschil worden verkleind.



Afbeelding: Verkoopwaarde woningen Amsterdam

Trends

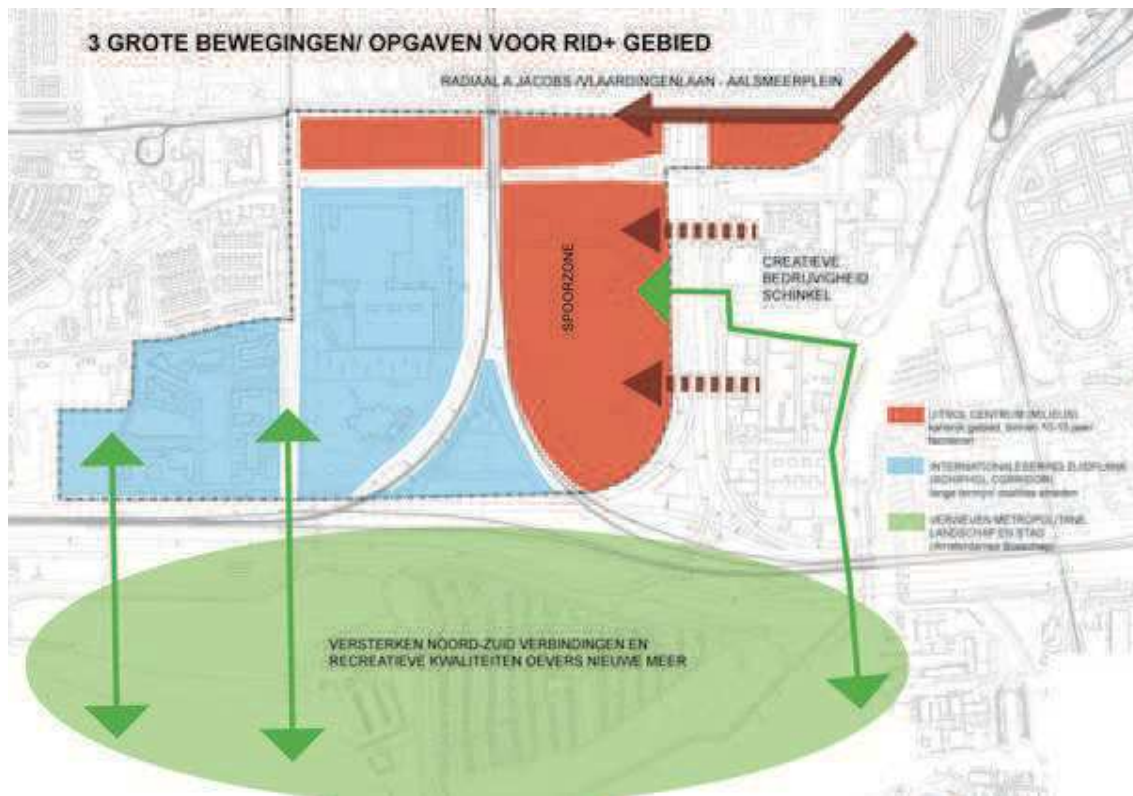
De steden groeien, worden steeds compacter en er is meer vraag naar centrale of goed bereikbare locaties voor zowel woningen als voor andere stedelijke functies. De transformatie van monofunctionele kantoorlocaties tot gemengde milieus maakt deel van de strategie van de gemeente Amsterdam om monofunctionele delen van de stad nieuwe leven in te blazen en te intensiveren. In deze tijd van de kenniseconomie, wordt door hoogopgeleide kenniswerkers steeds meer gevraagd om multifunctionele ruimtes en gebieden waar werk, vrije tijd en wonen met elkaar verweven zijn. Typische vrije tijd kwaliteiten zoals recreatie en natuur worden steeds meer bij de stedelijke functies betrokken, zodat de "natuur" meer "park" wordt en intensiever wordt gebruikt en aan de andere kant de aanwezigheid van groen bij stedelijke functies gewaardeerd wordt. De vraag naar kantoorgebouwen neemt door het nieuwe werken de komende jaren af en verandert naar kleinschaliger en flexibeler ruimtes. Steeds meer bedrijven houden het maken van zeer gespecialiseerd, innovatieve of trendgevoelige producten dichtbij zodat de lijn ontwerp - productie heel kort is. Bedrijven worden schoner en geluidsarmer en dit maakt menging met wonen of andere functies mogelijk. Om bij de stad "te horen" moeten mensen ook het gevoel hebben dat zij met de stad verbonden zijn door directe en aangename verbindingen met het centrum, vooral met de fiets en met de OV. Mobiliteit en de kwaliteit hiervan neemt in belang toe.



Afbeelding: Vogelvlucht RID+ gebied

4.3 Drie grote bewegingen

In de Structuurvisie Amsterdam 2040 worden vier grote bewegingen beschreven. Drie van deze bewegingen of grote opgaven, raken de ontwikkeling van het RID+ gebied.



1. De uitrol van het centrum

Door het stimuleren van de uitrol van het centrum kan handen en voeten worden gegeven aan de wens tot functiemenging en verdichting in de 'Ringzone'. Dit kan op twee manieren. In de eerste plaats door de radiaal Aalsmeerweg via de Vlaardingenlaan en Aletta Jacobslaan door te trekken naar Nieuw-West en te transformeren tot een stadsstraat. De Henk Sneevlietweg leent zich hier minder voor omdat deze meer geldt als een afslag van de A10 met maar weinig adressen aan de straat, een snelle autoroute. Het gaat hierbij zowel om de stedenbouwkundige begeleiding van de route (rooilijnen, wegprofielen, opvullen open ruimtes/onderbrekingen) als om het concentreren van programma direct aan de Aletta Jacobs-/Vlaardingenlaan.

2. De internationalisering van de Zuidflank

Het RID-gebied en het Rieker Business Park liggen in zogenaamde "Airportcorridor" aan de A10- A4, het spoor en de metro, waar de ontwikkeling van hoogwaardige Schipholgebonden kantoren en bedrijven wordt beoogd. De locatie is hierdoor duidelijk zichtbaar en is goed ontsloten met de auto. De OV-bereikbaarheid zou op termijn verbeterd moeten worden om als volwaardig deel van deze "corridor" te kunnen functioneren.

De mogelijke verlenging van de metro of het railnetwerk naar Schiphol – en de aanleg van een nieuw station Riekerpolder/ Nieuwe Meer ter hoogte van de Johan Huizingalaan - zou het gebied op de lange termijn beter bereikbaar kunnen maken. Het voorgestelde tracé voor de Westtangent, een snelle OV-verbinding tussen Schiphol en Sloterdijk loopt vooralsnog helaas niet langs het Rieker Business Park. Dit is een gemiste kans.

Verbetering van de bereikbaarheid kan het gebied aantrekkelijker maken voor verdere verdichting en het toevoegen van nieuwe functies waarmee de monofunctionaliteit van dit werkgebied kan worden doorbroken. Een snelle verbinding met de binnenstad en de stedelijke (culturele) voorzieningen is voor met name de woonfunctie een belangrijke voorwaarde. Andere gebieden in de "Airportcorridor", zoals de Zuidas, hebben een duidelijk profiel: daar gaat het vooral om een hoge statuslocatie voor internationale hoofdkantoren voor zakelijke dienstverlening, optimaal bereikbaar met het OV. Schiphol Centrum heeft het profiel "Airport City" mee gekregen: hier is vooral de nabijheid van de luchthaven van betekenis. De

vraag is wat het profiel/de identiteit zou moeten zijn van het Rieker Business Park, het IBM-terrein en de Riekerhaven.

3. De verweving van het metropolitaanse landschap met de stad.

Het RID+ gebied ligt vlak bij het Nieuwe Meer dat als een belangrijke vestigingsplaatsfactor voor wonen en werken in het RID+ kan gaan functioneren. Veel economische sectoren zijn tegenwoordig footloose. Bedrijven volgen hun werknemers naar plaatsen waar zij graag willen wonen. Het gaat dan vooral om de kwaliteit van het leefmilieu en hierbij zijn vooral de aanwezigheid van groen en stedelijke voorzieningen (cultuur) van doorslaggevend belang. De groen-recreatieve kwaliteiten van het Nieuwe Meer kunnen hier als een 'unique selling point' worden gezien. Hiervoor moet het Nieuwe Meer zich ontwikkelen tot een aantrekkelijk stadspark. De Amsterdamse Bosscheg zou beter moeten worden aangehecht aan Nieuw-West (RID+ gebied, Park Haagseweg en Nieuw Sloten). Hiervoor zijn goede noord-zuid verbindingen nodig en een versterking van de groen-recreatieve kwaliteiten van de Oevers van het Nieuwe Meer. En daarnaast zijn er betere verbindingen nodig van het Nieuwe Meer naar het Amsterdamse Bos.

Strategisch Plan

Het nog niet vastgestelde Strategisch Plan van Amsterdam (uitwerking van de Structuurvisie van Amsterdam 2040) laat zien dat er de komende 10 jaar vooral dynamiek te verwachten is in de Ringzone, rondom de A-10 in het gedeelte onder het IJ. Investerings zullen hier naar verwachting het meest kansrijk zijn. Het RID+ gebied valt binnen deze Ringzone. De Riekerhaven valt zelfs onder twee opgaven: 'Internationalisering van de Zuidflank' en het 'Uitrol van het centrumgebied', waarbij de 'Uitrol' waarschijnlijk sneller in de tijd zal gaan dan de ontwikkeling van de 'Airportcorridor'. Mogelijk kunnen beide ontwikkelingen elkaar in de toekomst gaan versterken.



Afbeelding: ringzone Strategisch Plan

De ringspoordijk zal hier - ook door het ontbreken van oost-west verbindingen van en naar het centrum - als een soort "scheidingslijn" werken wat betreft de dynamiek in het gebied. Op de kaart van het Strategisch Plan is te zien dat de 'Ringzone' uit het Strategisch Plan ook het IBM-terrein en de Aletta Jacobslaan omvat in tegenstelling tot de 'Spoorzone' die binnen stadsdeel Nieuw-West vaak wordt

gehanteerd, die is gelegen tussen de A10 en het Ringspoor.



Afbeelding: kaart gebiedsvisie RID+



Afbeelding: visie fiets- en auto ontsluitingen

4.4 Opgaven in deelgebied IBM-terrein

Bij vaststelling van de Gebiedsvisie werden de ontwikkelingen in het RID+-gebied tot het moment van doortrekken van de Sloterweg eerder aan de Aletta Jacobs-/Vlaardingenlaan verwacht dan op het IBM-terrein en het Rieker Business Park, omdat grootschalige ontwikkelingen in de stad niet meer verwachten werden. Kleinschalige transformatie van bestaande gebouwen of initiatieven voor nieuwe (kleine) ondernemingen werden vooral mogelijk gezien rondom de Aletta Jacobs-/Vlaardingenlaan en Overschiestraat. De introductie van wonen in tot nu toe monofunctionele werkgebieden (zoals het Rieker Business Park) is als de grootste uitdaging geformuleerd, niet alleen om milieutechnische redenen maar ook omdat de kwaliteit van de leefomgeving en het sociale veiligheidsgevoel van belang zijn. Studenten en de toepassing van (woon-)concepten als "solids" kunnen het begin van het transformatie proces inluiden. Het introduceren van wonen betekent uiteraard niet dat het gebied een monofunctioneel woonkarakter moet krijgen.

In de Gebiedsvisie zijn de opgaven voor de binnen het RID+-gebied te onderscheiden deelgebieden afzonderlijk beschreven. In deze plantoelichting wordt, hierna, de opgave voor het IBM-terrein uitgelicht.

In het gebied is het de verwachting dat het noordelijk gelegen datacentrum (Global Switch) en het zuidelijk gelegen IBM-kantoor - thans gemeentelijk monument - zullen blijven. Global Switch wil ook graag uitbreiden op korte termijn op de huidige kavel. Gelet op de wens van het stadsdeel tot functiemenging is dit alleen wenselijk als de geluidhinder hierdoor niet toeneemt. Als Global Switch ooit zou vertrekken is - gelet op de nabijheid van het metrostation - ook wonen op deze plek denkbaar (zoals in de Ontwikkelingsvisie RID van voormalig Slotervaart al werd voorgestaan). In het zuidelijk gelegen voormalige IBM-kantoor zijn naast kantoor, ook andere functies denkbaar, zoals bijvoorbeeld wonen of horeca/hotel.

In het middengebied staat de IBM-hal, waar op de lange termijn sloop-nieuwbouw ten behoeve van wonen en andere kleinschalige en intensievere functies gewenst is. Het doortrekken van de Sloterweg kan dan ook ter hand worden genomen. Een vorm van functiemenging met woningen en bedrijven naast elkaar of op één kavel of binnen één pand is mogelijk. De maximale bouwhoogte zou niet meer dan 15-20 meter moeten worden om een goede samenhang met de directe omgeving te bevorderen. Losse gebouwen, zoals de lintbebouwing aan de Sloterweg en torens zijn op deze locatie, als gevolg

van de geluidsbelasting vanaf het spoor, niet mogelijk. Eengezinswoningen zijn ook denkbaar als hiermee stedelijke dichtheden worden bereikt door toepassing van een minimale bouwhoogte van vier lagen. Een extra wegontsluiting vanaf de Henk Sneevlietweg is wenselijk in verband met de toevoeging van meer en verschillende functies aan de verlengde Sloterweg. Voor deze extra ontsluiting naar het IBM-terrein is verplaatsing van de stadsdeelwerf noodzakelijk.

Belangrijke aanleiding voor de wens tot doortrekken van de Sloterweg naar het bedrijventerrein Schinkel voor zowel auto als fiets is dat het stadsdeel de barrièrewerking van het RID-gebied wil doorbreken. Punten van nader onderzoek zijn hierbij het voorkomen dat de Sloterweg een sluiproute wordt, relatie met ontwikkeling radiaal Aletta Jacobs-/ Vlaardingenlaan en de verkeersafwikkeling op het bedrijventerrein Schinkel.

Vooralsnog kunnen de bedrijfshal en het kantoor andere functies krijgen die bijdragen aan verlevendiging van het gebied. In het bestemmingsplan worden voor de hal bedrijven tot en met milieucategorie 2 alsmede kleinschalige bedrijven geschikt voor gebieden met functiemenging mogelijk gemaakt. Hierbij zou bijvoorbeeld ook gedacht worden aan kleine productiebedrijfjes als nieuwe trend in de economie om de productie dicht bij de ontwerplijn te kunnen brengen (bijvoorbeeld ICT bedrijfjes die goed aansluiten bij het naastgelegen Global Switch). Ook eenvoudige zelfstandige horeca (categorie A lunchroom) wordt alvast in het bestemmingsplan opgenomen. Voor andere typen horeca (restaurant, nachthoreca, zalenverhuur etc) is net als voor maatschappelijke functies en wonen, meer onderzoek vereist en zou na vaststelling van dit bestemmingsplan nog een aparte planologische procedure moeten worden doorlopen.

Bedrijven in een hogere milieucategorie dan 2, zelfstandige kantoren en zakelijke dienstverlening (kantoor met baliefunctie) worden hier niet mogelijk gemaakt. In de 'Kantorenstrategie Amsterdam' is voor het RID-terrein 60.000 m² bvo kantoorruimte geschrapt. Ook PDV en GDV en detailhandel zijn niet mogelijk op basis van het detailhandelsbeleid.

Hoofdstuk 5 Gewenste ruimtelijke ontwikkeling

Het bestemmingsplan is een nadere uitwerking van de Gebiedsvisie RID+ voor het deelgebied IBM terrein. In de Gebiedsvisie RID+ worden drie doelen aangegeven: verdichting van het gebied, functiemenging met wonen en het doortrekken van de Sloterweg naar het centrum van de stad. Voor de ontwikkeling van het gebied op de lange termijn wordt gestreefd naar het creëren van een gemengd stedelijk milieu waar meerdere functies - en daarmee bewoners en gebruikers - aanwezig zijn en een intensiever gebruik van het gebied kan ontstaan.

De huidige eigenaar Riekerpolder Beheer B.V. en ontwikkelaar Cradle of Development (COD) hebben verzocht om de bestemming van het perceel Johan Huizingalaan 761 en 763 te flexibiliseren, zodat een mix van functies mogelijk wordt om (dreigende) leegstand van het vastgoed tegen te gaan. Het stadsdeel Nieuw-West wil daarnaast de toekomstige ontwikkelingsrichting naar wonen en werken en het doortrekken van de Sloterweg handen en voeten geven. Daarom is gezamenlijk een programmatische en stedenbouwkundige uitwerking opgesteld, waarbij ook de percelen Henk Sneevlietweg 20 en 22 zijn betrokken.

De concretisering van de planvorming kan in meerdere fasen plaatsvinden. Om die reden wordt in het bestemmingsplan een onderscheid gemaakt in drie modellen. Model 1 wordt mogelijk gemaakt in de regels van het bestemmingsplan. Model 2 en 3 worden opgenomen als uit te werken bestemming voor herontwikkeling op de langere termijn.

1. Flexibilisering functies Black Box en Hal Johan Huizingalaan 761-763. In het eerste model blijft het bestaande kantoorgebouw "Black Box" staan en worden daarbinnen nieuwe functies toegelaten zoals kantoor, (creatieve) bedrijvigheid, horeca, hotel, tentoonstellingsruimte, congres, sport, onderwijs en kinderdagverblijf. De rest van het gebied blijft in dit model overeenkomstig de bestaande toestand behouden;
2. Volledige herontwikkeling - uit te werken bestemming. Het tweede model omvat een volledige herontwikkeling, inclusief de sloop van alle bestaande bebouwing op Johan Huizingalaan 761-763 en het opheffen van het afvalpunt Henk Sneevlietweg 22. De stadsdeelwerf Henk Sneevlietweg 20 kan met enkele aanpassingen op de huidige locatie blijven. Het gebied wordt ingevuld met gemengde functies en een geheel nieuwe stedenbouwkundige opzet. De Sloterweg wordt doorgetrokken vanaf de Johan Huizingalaan naar de Henk Sneevlietweg, zodat deze aangesloten wordt op de bestaande weg langs de gemeentewerf Henk Sneevlietweg 20. In de nieuwe situatie mag een programma van ca. 71.400 m² bvo wonen, werken en voorzieningen worden gerealiseerd.
3. Gedeeltelijke herontwikkeling - uit te werken bestemming. Het derde model tenslotte voorziet in gedeeltelijke herontwikkeling van het plangebied. Het gebouw Black Box blijft behouden, de overige bebouwing op het perceel Johan Huizingalaan 761-763 zal worden gesloopt. Het afvalpunt aan de Henk Sneevlietweg 22 zal worden opgeheven. De stadsdeelwerf Henk Sneevlietweg 20 kan met enkele aanpassingen op de huidige locatie blijven. Ook in dit model is sprake van een geheel nieuwe stedenbouwkundige opzet met gemengde functies. Dit model heeft als uitgangspunt dat er ook een mogelijkheid is om de Black Box na transformatie te behouden in combinatie met verdere herontwikkeling van het gebied. De Sloterweg wordt doorgetrokken vanaf de Johan Huizingalaan naar de Henk Sneevlietweg, waar deze aangesloten wordt op de bestaande weg langs de gemeentewerf Henk Sneevlietweg 20. In de nieuwe situatie mag een programma van ca. 71.400 m² bvo wonen, werken en voorzieningen worden gerealiseerd.

Bij nieuwe ontwikkelingen die nog niet geheel duidelijk zijn bij het opstellen van het bestemmingsplan kan gekozen worden voor het opnemen van een uit te werken bestemming, waarin de randvoorwaarden voor herontwikkeling worden vastgelegd. De bestemming die op de verbeelding van dit bestemmingsplan is opgenomen blijft gelden tot de procedure voor het vaststellen van een uitwerkingsplan is doorlopen. De bevoegdheid om een uitwerkingsplan vast te stellen is opgedragen aan het college van Burgemeester en Wethouders. Na inwerkingtreding maakt een uitwerkingsplan deel uit van het bestemmingsplan (moederplan) en vervalt de onderliggende bestemming uit het moederplan.

In dit hoofdstuk worden bovenstaande modellen verder uitgewerkt. In 5.1 wordt ingegaan op de flexibilisering van de functies in Black Box en de hal. Dit betreft functiemenging van kantoren, bedrijvigheid, wonen en voorzieningen in de bestaande bebouwing. In 5.2 komen de stedenbouwkundige uitgangspunten en ruimtelijke kaders voor de herontwikkeling naar wonen en werken op de langere

termijn aan de orde. In 5.3 wordt ingegaan op het programma van de uit te werken bestemming voor volledige en gedeeltelijke herontwikkeling van het gebied.

5.1 Flexibilisering functies Black Box en Hal

In dit bestemmingsplan wordt transformatie van het kantoorgebouw Black Box naar kantoren, bedrijvigheid, horeca en voorzieningen bij recht mogelijk gemaakt. De verruiming van de gebruiksmogelijkheden vindt plaats binnen het bestaande bouwvolume. Ook de ontsluiting van het perceel op de Johan Huizingalaan blijft ongewijzigd. In deze paragraaf wordt het programma nader toegelicht.

In de bestaande situatie is op Johan Huizingalaan 761-763 een kantoorpand van 16.798 m² bvo en een hal van 26.414 m² bvo aanwezig. Op de hal is een parkeerdek aanwezig van 856 plaatsen. Daarnaast zijn op het maaiveld 323 parkeerplaatsen aanwezig. De hal en een groot deel van het perceel zijn op dit moment tijdelijk in gebruik als sorteercentrum voor Post.nl. Het kantoorgebouw is deels daarvoor in gebruik en staat gedeeltelijk leeg. In 2014 is een omgevingsvergunning verleend om een restaurant en nachtclub met dakterras mogelijk te maken op de bovenste verdieping van het pand. Op Henk Sneevlietweg 20 en 22 zijn de gemeentewerf en het afvalpunt gevestigd. De Stadsdeelwerf en het afvalpunt zijn ontsloten via een doodlopende weg vanaf de Henk Sneevlietweg. Deze percelen worden in dit bestemmingsplan bestemd conform de huidige bestemming.

Transformatie Black Box

Voor de transformatie van het bestaande kantoorgebouw Black Box hebben de eigenaren, de ontwikkelaar COD en de initiatiefnemers, het concept B uitgedacht als ontmoetingsplaats voor werken en horeca voor de creatief-zakelijke markt (zie de afbeelding hieronder). In het gebouw Black Box wordt een breed scala aan functies toegestaan die bijdragen aan het tegengaan van de leegstand van het pand en aan het verlevendigen van het gebied. Het programma bestaat uit kleinschalige, creatieve bedrijvigheid en zakelijke dienstverlening, sport, een klein hotel, een kinderdagverblijf, onderwijs en horeca in combinatie met tentoonstellings- en congresruimte.

In het programma is gezocht naar een balans tussen maximale flexibiliteit bij de invulling van het gebruik en een redelijke begrenzing per functie. Daarnaast is gekeken naar de onderlinge synergie tussen functies. Dit heeft geleid tot een programma waarbij per functie de maximale omvang in het gebouw is bepaald. Tegelijkertijd wordt het totale programma dat gerealiseerd kan worden begrensd door de (bestaande) vloeroppervlakte van de Black Box. De optelsom van de maximale programmaonderdelen is hierbij groter dan de fysieke omvang van de Black Box. In de uiteindelijke invulling van het gebouw kunnen daarom nog keuzes worden gemaakt, zodat optimale flexibiliteit wordt geboden en een uiteenlopende mix van functies kan ontstaan.

De invulling van de 'Black Box' met nieuwe voorzieningen op lokaal niveau is een eerste stap in het op de kaart te zetten van het gebied als potentieel woon-werkmilieu. Voor de invulling van de Black Box wordt gedacht aan creatief-zakelijke ondernemers die hier een bedrijf kunnen starten of een opleiding volgen, die tussen de middag of in de avond de horeca bezoeken, of gaan sporten. Ook bezoekers uit het omliggende gebied kunnen gebruik maken van de sportfaciliteiten, het restaurant met daktuin of het kinderdagverblijf. Zo kan een betere interactie met de buurt ontstaan. Het partycentrum of congrescentrum, met tevens ruimte voor tentoonstellingen of evenementen, kan ook bezoekers van buiten aantrekken. Dit geldt ook voor de nachtclub en het kleinschalige hotel, die als ondersteunend aan het concept van de mix van functies in de Black Box wordt gezien, maar eveneens zelfstandig bezoekers aantrekken. De combinatie van deze functies zorgt voor synergie waardoor de functies elkaar onderling versterken.

Bij de transformatie van het pand is geluid vanuit de omgeving een aandachtspunt, omdat geluidgevoelige functies mogelijk worden gemaakt in de Black Box (onderwijs en een kinderdagverblijf). Hetzelfde geldt voor de functies die in het gebouw mogelijk worden gemaakt. Het is niet wenselijk dat geluidgevoelige functies in de Black Box worden gehinderd door andere functies in de Black Box zoals de horeca. De nachtclub is daarom alleen mogelijk in de Black Box wanneer maatregelen worden getroffen waardoor de geluidgevoelige bestemmingen niet worden gehinderd. Dit kan ertoe leiden dat in toekomst een beperking van gebruik van de nachthoreca nodig is, dan wel dat extra isolerende

maatregelen ter beperking van de geluidemissie getroffen moeten worden.



Afbeelding: industriële uitstraling interieur en dakuin 'Black Box'

Filosofie B

Bees are social beings

Their symbolic meaning is one of a worker

By flying from one flower to the other they pollinate plants

The product of their hard work is honey

De verblijfs- en ontmoetingsplek voor de creatief-zakelijke markt van Amsterdam-West

Bij het concept 'B' wordt er van uitgegaan dat mensen het succes van de locatie bepalen. Meer functies, meer mensen, meer initiatieven. Het concept 'B' richt zich op kleinschalige bedrijfsruimten met een rauw industrieel karakter, voor startende bedrijven op de creatief-zakelijke markt. Op het aanbieden van betaalbare gedeelde professionele faciliteiten. Een informele 'niet corporate' ontmoetingsplaats. Horecavoorzieningen hebben een belangrijke functie als ontmoetingsplek en kunnen een positieve bijdrage leveren aan het leefklimaat. Binnen het RID+ gebied is maar weinig horeca aanwezig, uitbreiding is gewenst en kan een belangrijke bijdrage leveren aan het doorbreken van het op dit moment monofunctionele karakter van het bedrijventerrein.

Voor de bovenste verdieping en het dakterras wordt gedacht aan een horecaconcept met regionale aantrekkingskracht waar de creatief-zakelijke markt afsprekt voor een vergadering of diner, waar de gebruikers in het pand en de kantoren uit de omgeving gaan lunchen of borrelen, waar de Amsterdammer kiest voor ontspanning op het terras en goed eten voor een goede prijs, waar een internationale netwerkclub haar clubhuis heeft, waar evenementen georganiseerd kunnen worden (presentaties/congressen/exposities en feesten) met de mogelijkheden tot overnachtingen. Het aantrekken van nieuwe functies in de Black Box kan een katalysator zijn voor de ontwikkeling van de rest van het gebied. In de Black Box kunnen mogelijk studentenwoningen worden gemaakt.



De eigenaren, ontwikkelaar (COD) en initiatiefnemers, hebben het concept B bedacht voor de toekomstige invulling van het gebouw.

Programmatabel Black Box en Hal

Onderstaande tabel laat het programma zien voor de Black Box en de Hal dat in dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt. Een verdieping in de Black Box is 3.135 m² bvo. Per functie is de maximale invulling veelal bepaald per hele of halve verdieping (1.568 m² bvo).

PROGRAMMA Direct bestemmen			
	min. m² bvo	max. per functie m² bvo	beschikbaar m² bvo
BLACK BOX			
BEDRIJVEN/ KANTOREN Black Box	6.270	15.675	
HOTEL		1.568 (30k)	
HORECA		4.435	
- Horeca A (lunchroom)		200	
- Horeca B (restaurant), F1 (partycentrum), F2 (congres-) en tentoonstellingsruimte		3.135	
- Horeca E (nachtclub)		1.100	
SPORT		3.135	
KINDERDAGVERBLIJF		1.568	
ONDERWIJS		750	
subtotaal BLACK BOX*:		30.266	16.798
BEDRIJFSHAL			
BEDRIJVEN		26.414	
subtotaal BEDRIJFSHAL:		26.414	26.414
COMMERCIEEL PARKEREN			742 pp**
TOTAAL (maximaal m² bvo):		56.680	43.212

* het maximaal totaal programma is niet de opstelsom van alle uitzonderlijke maximale programmaonderdelen; dit heeft te maken met de toegestane flexibiliteit in de invulling van het programma voor de Black Box (ca. 180%)

** zie hoofdstuk Parkeren

Kantoren en bedrijven

Black Box

In het plan wordt minimaal 6.270 m² bvo tot maximaal 15.675 m² bvo kantoor en bedrijvigheid mogelijk gemaakt in de Black Box. Dit komt overeen met minimaal twee tot maximaal vijf verdiepingen. Er is een minimum opgenomen omdat de creatief-zakelijke bedrijvigheid de kern van het concept B vormt dat door de ontwikkelaar voor de Black Box is bedacht. Het maximum staat gelijk aan de huidige omvang van het kantoorgebouw in de huidige situatie. Binnen deze functie wordt gebruik als kantoor en zakelijke dienstverlening toegestaan, maar ook creatieve bedrijvigheid.

Hal

In de bedrijfshal van 26.414 m² bvo blijft de bestaande bestemming gehandhaafd conform vigerend bestemmingsplan 'Nieuwe Meer e.o.'. Bedrijven tot en met milieucategorie 2 uit de 'Staat van bedrijfsactiviteiten - bedrijventerreinen' alsmede bedrijven die vallen onder categorie A of B uit de 'Staat van bedrijfsactiviteiten - functiemenging' zijn toegestaan. Ondersteunende kantoorruimte ten behoeve van de bedrijfsfuncties mag in de Black Box worden gerealiseerd of in de hal. In de hal mag maximaal 3.135 m² ondersteunende kantoorruimte worden gerealiseerd. Voor het gehele perceel geldt dat de oppervlakte zelfstandige en ondersteunende kantoorruimte het maximum van 15.675 m² niet mag overschrijden, zodat er per saldo geen uitbreiding van kantoorruimte plaatsvindt.

Voorzieningen

Er wordt een mix van horecavoorzieningen mogelijk gemaakt. In zijn totaliteit wordt maximaal 4.435 m² bvo toegestaan. Een lunchroom van 200 m² bvo (horeca A) is reeds toegestaan in het vigerende bestemmingsplan. Voor een restaurant, nachtclub en dakterras is in 2014 een omgevingsvergunning verleend (1.100 m² bvo + 400 m² dakterras). De daktuin is voor alle gebruikers van het pand toegankelijk. Daarnaast wordt de mogelijkheid opgenomen voor maximaal 3.135 m² bvo congres, partycentrum en tentoonstellingsruimte.

Verder wordt er een kleinschalig hotel mogelijk gemaakt van maximaal 1.568 m² bvo en 30 kamers. Het hotel is een zelfstandige functie dat door het kleinschalige karakter past binnen het totaalconcept van het gebouw. In die zin wordt de functie als ondersteunend gezien aan de andere functies in de Black Box. Bijvoorbeeld leden van een internationale netwerkclub die hier bijeenkomen of bezoekers, zakenmensen of bezoekers van de nachtclub. De 3.135 m² bvo aan sportvoorzieningen worden op geïntegreerd op de verdiepingen met de kantoren en bedrijven.

Er wordt 1.568 m² bvo kinderdagverblijf toegestaan. Vanwege de eisen aan kinderdagverblijven om een buitenruimte te realiseren ligt het voor de hand dat deze op de begane grond zal worden gerealiseerd. In het plan wordt tevens 750 m² bvo opgenomen voor een onderwijsvoorziening. Het gaat om een Hbo-opleiding voor startende ondernemers die een wisselwerking heeft met de in het pand gevestigde (creatieve) kantoren en bedrijvigheid.

Parkeren

In de bestaande situatie zijn er in het gebied 1.179 parkeerplaatsen aanwezig, waarvan 323 op het maaiveld en 856 op het dak van de hal. Deze bestaande hoeveelheid is groter dan de hoeveelheid parkeerplaatsen die nodig is voor het huidige gebruik of de toekomstige functies van beide gebouwen op het perceel. Om die reden wordt voor het overschot aan parkeerplaatsen commercieel parkeren mogelijk gemaakt. De parkeerplaatsen worden op dit moment deels aangeboden aan reizigers van de luchthaven Schiphol ten behoeve van lang parkeren en aan werknemers van de kantoren het aangrenzende Rieker Business Park. Het commercieel parkeren zal worden gefaciliteerd in dit bestemmingsplan. Randvoorwaarde hierbij is dat er genoeg parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig zijn voor alle functies die met dit bestemmingsplan op het perceel mogelijk zijn. Het commercieel parkeren is daarom gemaximeerd tot 742 parkeerplaatsen.

5.2 Herontwikkeling naar wonen en werken

Vanuit de gebiedsvisie RID+ is op langere termijn herontwikkeling van het gebied naar wonen en werken in hogere stedelijke dichtheden gewenst. Daarnaast het doortrekken van de Sloterweg richting het centrum van de stad. In het bestemmingsplan zijn voor deze herontwikkeling de uit te werken bestemming opgenomen.

Dit kan door volledige herontwikkeling naar wonen, werken en voorzieningen waarbij de bestaande bebouwing op Johan Huizingalaan 761-763 zal worden gesloopt en het afvalpunt Henk Sneevlietweg 22 zal worden opgeheven.

Het kan ook door gedeeltelijke herontwikkeling naar wonen, werken en voorzieningen. Het gebouw Black Box blijft behouden, de overige bebouwing op Johan Huizingalaan 761-763 zal worden gesloopt en het afvalpunt Henk Sneevlietweg 22 zal worden opgeheven.

In paragraaf 5.2.1 worden de stedenbouwkundige opzet en de ruimtelijke kaders voor herontwikkeling geschetst. In paragraaf 5.2.2 worden de overkoepelende uitgangspunten voor herontwikkeling beschreven. In 5.3 wordt ingegaan op het programma van de modellen voor volledige en gedeeltelijke herontwikkeling.

5.2.1 Stedenbouwkundige opzet en ruimtelijke kaders

Gewenst stedelijk leefmilieu

In de gebiedsvisie RID+ zijn functiemenging en intensivering van het gebied benoemd als doelen voor de langere termijn. Dit vertaalt zich in hogere dichtheden voor de bebouwing en daarmee meer mensen, alsmede een verruiming van de functies om een gemengd stedelijk milieu te creëren dat beter aansluit bij de rest van de stad. Voor deze locatie is daarom transformatie van het bedrijventerrein naar een

gemengd woon-werkgebied wenselijk. Het gebied zou vooral voor entrepreneurs en creatieven met een eigen bedrijf aantrekkelijk kunnen zijn. Aantrekkelijke punten om hier zich te vestigen kunnen zijn een kleinschalige stedenbouwkundige opzet, een moderne industriële sfeer, groen en recreatiemogelijkheden aan de oevers van het Nieuwe Meer en de nabijheid van de stad en de luchthaven.

Met een nieuwe stedenbouwkundig opzet leent het gebied zich vooral voor wonen gemengd met kleinschalige bedrijvigheid. Functiemenging in een kleinere korrel op pand- en blokniveau is daarom het uitgangspunt. Om een gemengd stedelijk gebied te realiseren is het noodzakelijk om de verbindingen met de bewoonde omgeving te versterken en een fijnmaziger stratenpatroon te realiseren. Hiermee wordt de grootschaligheid en monofunctionaliteit van de huidige situatie doorbroken. Dit is een natuurlijke stap gezien de ligging van het gebied in de Ringspoorzone net buiten de ring, op fietsafstand van het centrum, de ligging bij metrohalte Henk Sneevlietweg en de autosnelwegen A10 en A4. De transformatie naar een gemengd milieu maakt deel uit van een trend in de stad van verkleuring van monofunctionele werkgebieden tot gemengde leefmilieus, zoals in Overamstel, Cruquius, Buiksloterham, Amstel 3, Sloterdijk en de Zuidas.



Afbeelding: referentie stedelijk wonen, collectieve woningbouw

Verlengde Sloterweg

Het gebied wordt aan de noordzijde omsloten door bedrijvigheid, aan de oostzijde door het spoor, aan de zuidzijde door kantoren en aan de westzijde door de Johan Huizingalaan. Het is al langere tijd een wens om de Sloterweg door te trekken richting de Overschiestraat naar de andere zijde van het spoor en daarmee de verbinding met Zuid te faciliteren. Aan de zuidzijde van het stadsdeel ontbreekt een goede oost-west verbinding waardoor de relatie met de voorzieningenrijke binnenstad van Amsterdam nog niet optimaal is. Deze verbinding met Amsterdam Zuid (Olympisch stadion) is ook in de Structuurvisie Amsterdam aangegeven.

In dit bestemmingsplan wordt de eerste stap in het doorbreken van de barrièrewerking gezet door voorwaarden voor de ligging van een wegverbinding (verlengde Sloterweg) van de Johan Huizingalaan tot aan het spoor op te nemen. Deze weg is de leidraad voor de verdere invulling van het gebied. Bij herontwikkeling wordt ook een extra weg voorgesteld die aansluit op de Henk Sneevlietweg ten oosten van het spoor. Deze nieuwe verbinding Johan Huizingalaan-Henk Sneevlietweg is noodzakelijk om het gebied na herontwikkeling afdoende te ontsluiten en zorgt voor een fijnmaziger stedenbouwkundig weefsel. Door deze verbinding wordt ook de afstand voor toekomstige bewoners en gebruikers naar de metrohalte aan de Henk Sneevlietweg aanzienlijk verkort. Voor deze extra ontsluiting is verplaatsing van het afvalpunt (Henk Sneevlietweg 22) noodzakelijk. De stadsdeelwerf kan met enkele aanpassingen op de huidige locatie aan de Henk Sneevlietweg 20 blijven. Bij uitwerking van de bestemming zal dit nader worden ontworpen. Op termijn ligt het doortrekken van de verlengde Sloterweg onder het spoor door richting de Overschiestraat en bedrijfsgebied Schinkel voor de hand. Deze optie zal op dat moment

nader moeten worden onderzocht en valt buiten dit bestemmingsplan.

De verlengde Sloterweg is bedoeld als hoofdontsluiting (buurtontsluiting) van de functies in het gebied vanuit de bestaande hoofdstraten Johan Huizingalaan en Henk Sneevlietweg. Onderwerpen van nader onderzoek zijn hierbij het voorkomen dat de Sloterweg een sluiproute wordt en de relatie met de ontwikkelingen bij de radiaal Aletta Jacobs-/ Vlaardingenlaan en Henk Sneevlietweg (inclusief nieuwe verbinding met stadsdeel Zuid bij de Schinkel).

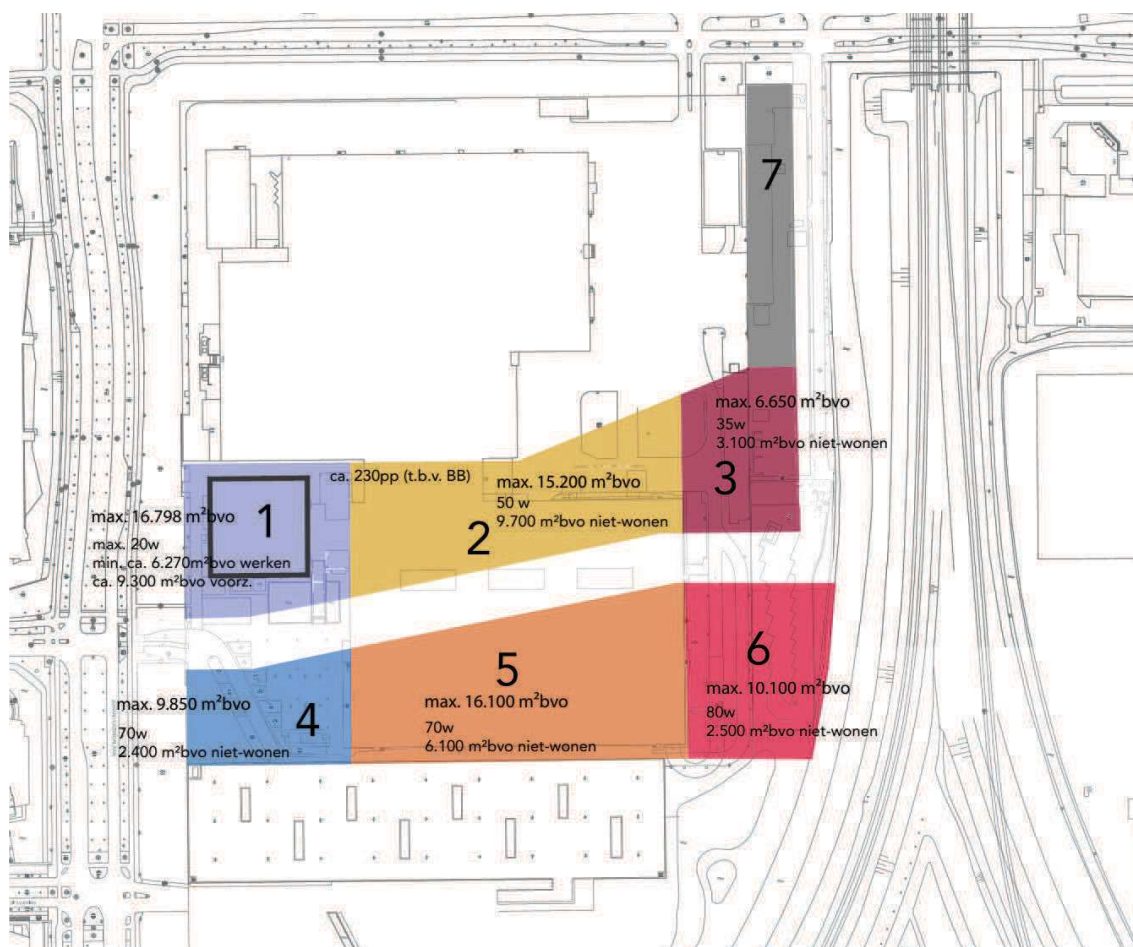
Het is van belang dat in de herontwikkeling van het gebied voldoende straten worden gecreëerd waardoor de bebouwing ten noorden en zuiden van de verlengde Sloterweg goed worden ontsloten. Hiervoor zijn in de stedenbouwkundige opzet twee straten gepland in de noord-zuid richting, waarbij ook gekeken wordt naar de mogelijkheden om die straten op termijn door te trekken naar het zuidelijk gelegen perceel Johan Huizingalaan 765. Op dit moment zijn daar een kantoor en parkeerdek aanwezig, maar op termijn kan een nieuwe invulling van dit perceel nieuwe mogelijkheden van gebruik betekenen voor het gehele gebied.

5.2.2 Uitgangspunten voor herontwikkeling

Typologieën

De verdeling van de stedenbouwkundige volumes is allereerst afgeleid van de verlengde Sloterweg en de ontsluiting van de zijstraten. Andere bepalende factoren voor de keuzes in bebouwing zijn de ligging aan de Johan Huizingalaan (een belangrijke hoofdader), het spoortalud en het geluid vanuit de directe omgeving (vooral vanaf het spoor en het aangrenzende datacentrum aan de noordzijde).

Voor de herontwikkeling van het gebied zijn zes vlekken gedefinieerd: Drie vlekken aan de noordzijde van de verlengde Sloterweg en vlek 4 t/m 6 aan de zuidzijde van de verlengde Sloterweg. In de vlekken 1, 3, 4 en 6, aan de Johan Huizingalaan en aan het spoortalud, is een stedelijke bebouwing uitgangspunt, met appartementen als hoofdbestemming. In de vlekken 2 en 5 is een kleinschalige lage bebouwing (tot maximaal 3-4 bouwlagen) het uitgangspunt. Het bestaande kantoorgebouw Black Box valt binnen vlek 1.

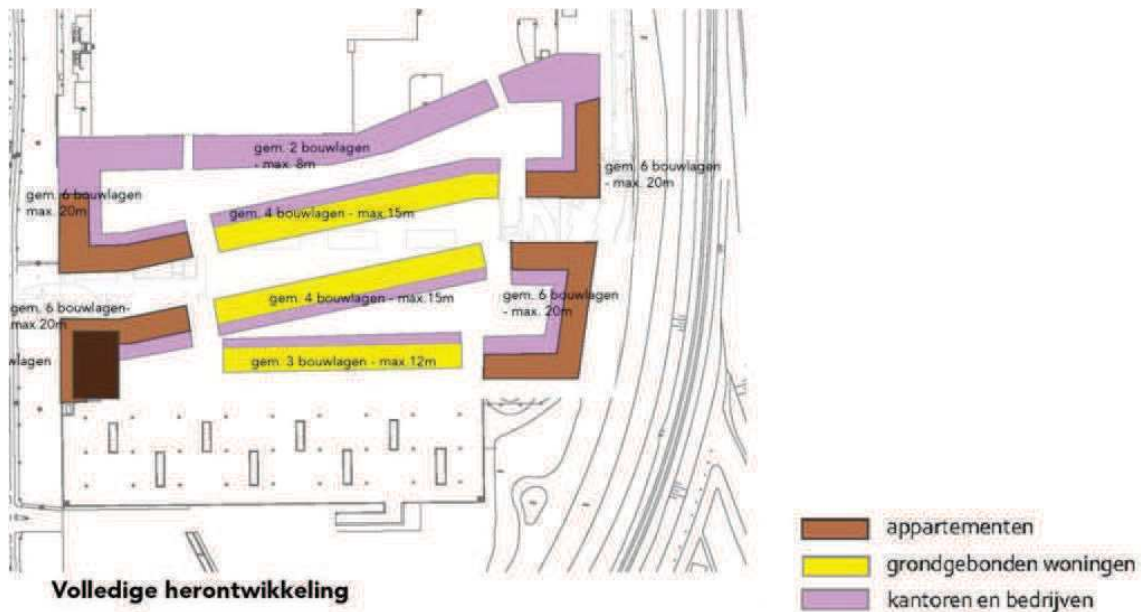


Afbeelding: vlekken herontwikkeling

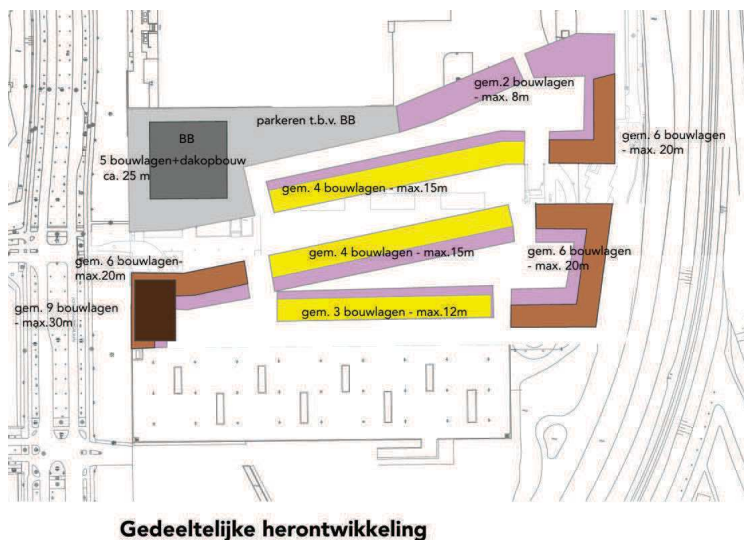
Aan de Johan Huizingalaan en langs het spoor wordt in verband met de gewenste stedelijkheid een bouwhoogte van 20 meter voorgesteld (vijf tot zes bouwlagen). Hier wordt gedacht aan appartementen en andere functies in de plint. Deze zone is bruin gearceerd op onderstaande afbeelding. In de zuidwestelijke vlek bij de Johan Huizingalaan is een hoogte accent tot 30 meter mogelijk (9 bouwlagen). Hierbij is samenhang gezocht met andere hoogbouwaccenten aan deze weg, zoals de kantoortorens van het Rieker Business Park.

Langs de verlengde Sloterweg (midden zone, deze bebouwing is geel op onderstaande afbeelding) zijn vanwege de geluidbelasting uit de omgeving en de gewenste dichtheid losse volumes, zoals bij de lintbebouwing langs de bestaande Sloterweg, niet mogelijk. Om een aantrekkelijk woonmilieu voor geluidsgevoelige bestemmingen (zoals wonen) te realiseren zijn gesloten of aaneengesloten bouwblokken het uitgangspunt. Met gesloten bouwblokken is het mogelijk om een stille zijde te creëren aan de binnenzijde. Om een stedelijk profiel te creëren is langs de verlengde Sloterweg een bouwhoogte van 8-15 meter gewenst (4 bouwlagen). Daarachter zijn lagere hoogtes tot zo'n 3 bouwlagen mogelijk, met een maximale hoogte van 12 meter.

Op onderstaande afbeelding worden kantoren, bedrijven aangegeven in paars. Bedrijven of andere niet-woonfuncties kunnen in de plint van de bebouwing ruimte vinden. In verband met de bestaande bedrijvigheid aan de noordzijde op Johan Huizingalaan 765 zijn binnen een zone van 30 meter vanaf de kavelgrens geen geluidgevoelige functies geprojecteerd. In deze zone kunnen wel functies zoals kleinschalige bedrijvigheid, kantoren, parkeren en voorzieningen worden gesitueerd.



Afbeelding: model volledige herontwikkeling



Afbeelding: model gedeeltelijke herontwikkeling

Bij herontwikkelingsmodel 2 blijft de Black Box in de noordwesthoek van het gebied staan. De interne functiemenging blijft gehandhaafd, maar nu in samenhang met de rest van het gebied. Dit betekent dat de functies die zijn toegestaan voor de Black Box en nog niet zijn gerealiseerd nu ook elders in het gebied ruimte kunnen vinden. De Black Boxzone, inclusief de benodigde ruimte op het maaiveld ten behoeve van parkeren voor de Black Box is grijs gekleurd in bovenstaande afbeelding. De rest van het gebied kan worden ontwikkeld zoals voorgesteld bij de volledige herontwikkeling. De ruimte voor nieuwbouw in de directe omgeving van de Black Box is direct afhankelijk van de functionele invulling van dit gebouw en zijn parkeerbehoefte. Door de sloop van het parkeerdek op de huidige bedrijfshal zullen voor de bestaande functies voldoende alternatieve parkeerplaatsen moet worden gecreëerd. Afhankelijk van dit programma kan er een vraag ontstaan tot ca. 600 parkeerplaatsen. Op de afbeelding is dit geprojecteerd in de grijze zone. Ten behoeve van de Black Box kan daar een gebouwde parkeervoorziening worden gerealiseerd.

Bij herontwikkeling wordt gestreefd naar kleinschalige bebouwing en functiemenging van woningen,

werken aan huis, kleinschalige bedrijven en voorzieningen met functiemenging op kavel of pandniveau. Het verdient aanbeveling om hierbij relatief ruime kavelbreedtes van ca. 8 meter aan te houden, zodat ruimte ontstaat om de typologische diversiteit te realiseren. Er wordt gedacht aan grote grondgebonden woningen in combinatie met kleinschalige bedrijven. Bijvoorbeeld woningen en bedrijven naast elkaar, of vóór en achter elkaar. Ook twee woningen op één kavel of meer generatie woningen zijn denkbaar. Verder is er ook functiemenging binnen één pand mogelijk in de vorm van woonwerkwoningen of zelfbouw.



Afbeelding: referentie gemengde milieus grondgebonden: links Achter Oosteinde, rechts Buiksloterham, beide in Amsterdam

Invulling plinten

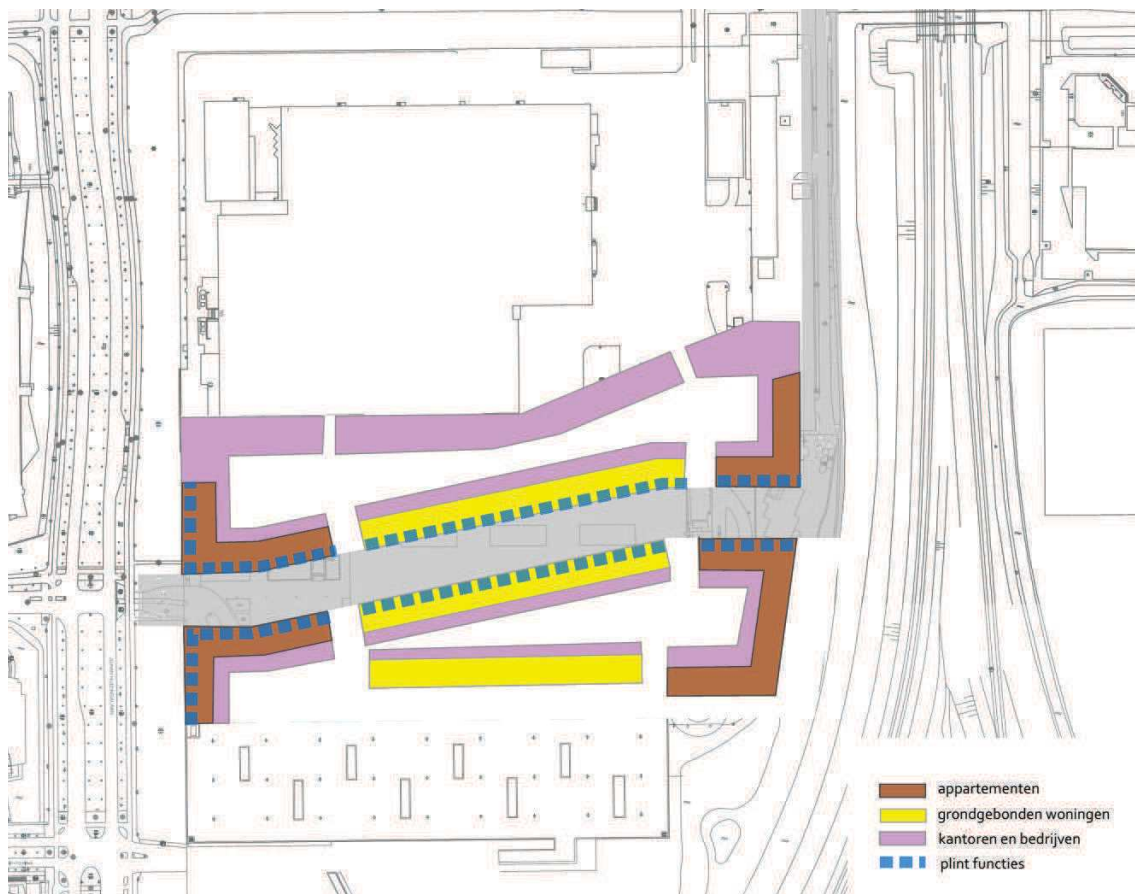
De invulling van de plinten langs de Johan Huizingalaan en verlengde Sloterweg zijn belangrijk voor de uitstraling en levendigheid van het gebied. Op deze locaties zijn daarom met name voorzieningen en kleinschalige kantoren en bedrijven gewenst. Woonfuncties kunnen ontsloten worden via de straatzijde, maar worden hoofdzakelijk op de hogere bouwlagen gesitueerd. Bergruimtes en parkeergarages worden bij voorkeur aan de achterzijde van gebouwen geplaatst en niet aan de Johan Huizingalaan of verlengde Sloterweg. In herontwikkelingsmodel 2 kan doordat de Black Box blijft staan geen plint worden gecreëerd aan de hoek met Johan Huizingalaan. Hierdoor blijft het creëren van een aantrekkelijke relatie met de straat bij dit gebouw een aandachtspunt.

In het plan wordt een breed scala aan voorzieningen toegestaan. De exacte locaties zijn niet aangewezen, maar wel meegenomen in de capaciteit van het programma. Sommige voorzieningen hebben qua locatie zichtbaarheid nodig terwijl andere, zoals een kinderdagverblijf, prima in een wat rustiger omgeving passen. Voor openbare functies, zoals een restaurant of een buurtwinkel, is er ruimte in de plint aan de Sloterweg en aan de Johan Huizingalaan. Andere voorzieningen, zoals een congres/tentoonstellingsruimte kunnen een ander publiek naar het gebied trekken. Dit kan bijvoorbeeld in de noordzijde van het gebied, waar geen gevoelige functies worden toegestaan.

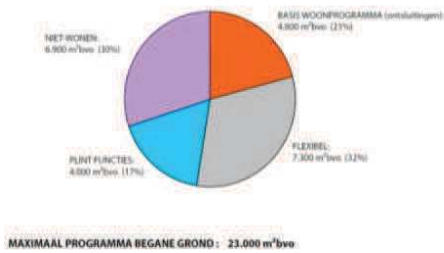


Afbeelding: referentiebeeld plinten

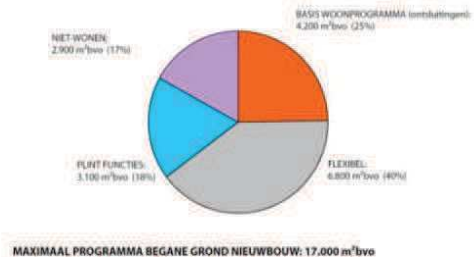
Programmatisch kan de helft van alle plinten worden ingevuld met niet-woonfuncties (openbare voorzieningen, zakelijke dienstverlening of bedrijvigheid) en een kwart tot de helft met woonfuncties (inclusief ontsluitingen van boven gelegen woningen). Dan blijft circa een kwart van de begane grond over voor een flexibele invulling met wonen, bedrijvigheid en voorzieningen. Hiervoor kunnen bij het opstellen van het uitwerkingsplan keuzes worden gemaakt in het programma. Door te zorgen voor een duurzaam architectonisch ontwerp (casco en hogere plafonds) kan de toekomstige bebouwing verschillende functies huisvesten.



Afbeelding: typologie- en functiekaart



Herontwikkelingsmodel 1: volledige herontwikkeling invulling plint



Herontwikkelingsmodel 2: gedeeltelijke herontwikkeling exclusief Black Box, invulling plint

Openbare ruimte

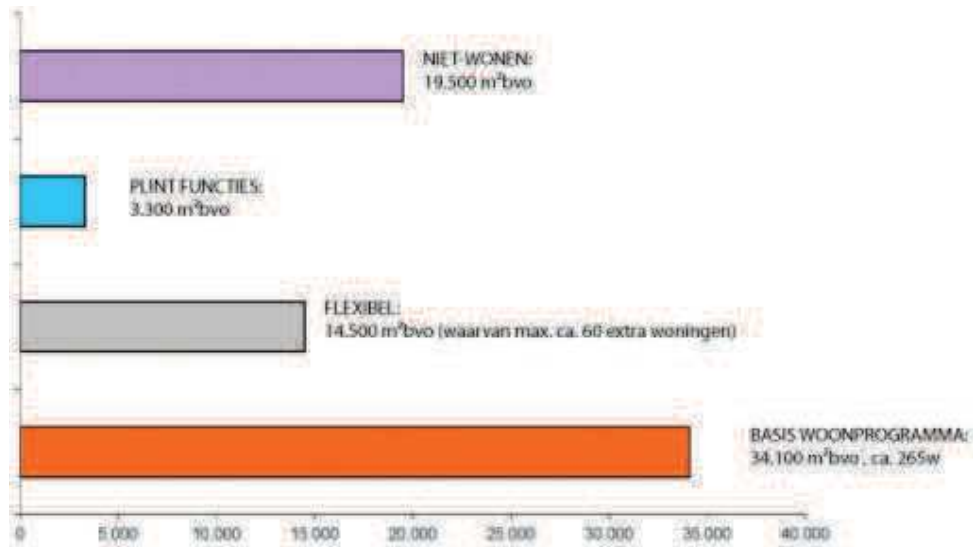
De stedenbouwkundige opzet van het gebied is gericht op een groen, kleinschalig en gevarieerd straatbeeld in combinatie met moderne architectuur van hoge kwaliteit. Bij de stedenbouwkundige verfijning die de basis zal vormen van een uitwerkingsplan is daarom aandacht nodig voor de kwaliteit van de openbare ruimte, groen- en speelvoorzieningen. Om dit te waarborgen is het van belang dat er één integraal plan wordt ontworpen voor herontwikkeling van het gebied, waarin onder andere de uitwerking van de openbare ruimte wordt meegenomen.



Afbeelding: referentiebeeld integratie groen en bebouwing binnen een blok

Verdeling van functies

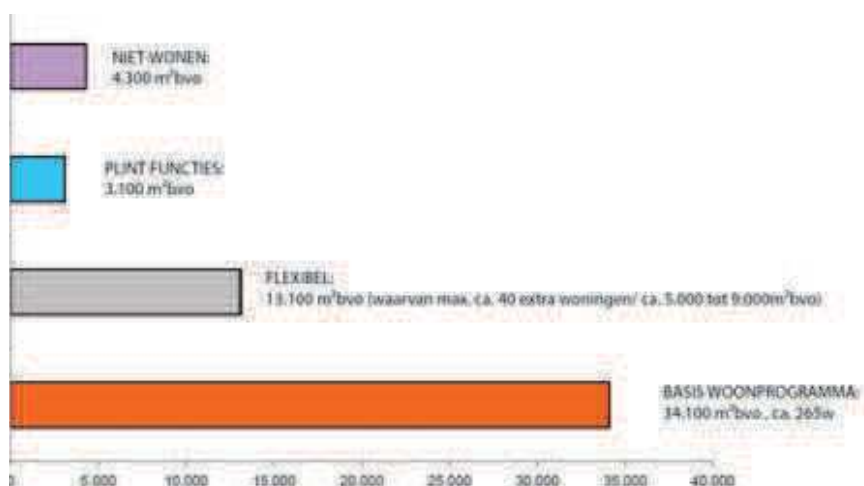
Bij herontwikkeling wordt gestreefd naar een gemengd stedelijk woonmilieu. Woningbouw is daarin de belangrijkste functie en wordt met name gesitueerd op de hogere bouwlagen. De functiemenging vindt vooral plaats op plinniveau, op de onderste twee bouwlagen. Hier kunnen de niet-woonfuncties (voorzieningen, kantoren en bedrijven) ruimte vinden. Aan de noordzijde van het gebied is er ruimte voor bedrijvigheid, voorzieningen of gebouwd parkeren.



Figuur: maximaal programma volledige herontwikkeling, verdeling functies

In bovenstaande grafiek wordt de mogelijke verdeling tussen de functies aangegeven en de keuzes die bij het invullen van het programma mogelijk zijn. Bij volledige herontwikkeling passen in het basis woonprogramma 315 woningen (ca. 60% van het totale programma). Niet-woonfuncties vormen 20% van het totaal. De resterende 20% is flexibel invulbaar. Het gaat om ruimtes in de onderste twee bouwlagen, waar zowel woningen, bedrijvigheid, kantoor of voorzieningen zouden kunnen worden gerealiseerd. Het woonprogramma kan dus variëren tussen 60 tot 80% van het totaal (315 tot 365 woningen), afhankelijk van de invulling van deze ruimtes.

Bij gedeeltelijke herontwikkeling is het aandeel niet-woonfuncties groter door het behoud van de Black Box (ca. 24% van het totaal programma), waar alleen niet-woonfuncties aanwezig zijn. Bij deze variant is er een minimaal woonprogramma van bijna 50% (265 woningen). Het resterende flexibele deel van 18% is dus kleiner dan bij volledige herontwikkeling. Het woning aandeel varieert daarmee van 50 tot 65% van het totaal, met een maximum van 365 woningen.



Figuur: maximaal programma gedeeltelijke herontwikkeling exclusief Black Box, verdeling functies

Wonen

Na herontwikkeling wordt een groot deel van het gebied ingevuld door wonen. Er wordt gestreefd naar een mix van wonen en werken, grote en kleine woningen, kleinschalige bedrijvigheid en overige functies zoals horeca en andere voorzieningen. Door de gevarieerde woontypologieën die mogelijk worden gemaakt met dit plan, de nabijheid van de Oeverlanden/Nieuwe Meer en de ligging tussen centrum en luchthaven vlakbij snelwegen is het gebied geschikt voor een gemengde stedelijke doelgroep. Woningen, zowel huur als koop, voor één- en meerpersoonshuishoudens en voor heel diverse (doel-) groepen zijn mogelijk.

Voor appartementen wordt uitgegaan van een gemiddeld woonoppervlak van 125 m² bvo. Binnen het maximum toegestane aantal woningen per vlek kunnen uiteraard grotere en kleinere woningen worden gerealiseerd. Voor grondgebonden woningen wordt uitgegaan van respectievelijk 150 en 180 m² bvo per woning. Zo kan een divers woonmilieu ontstaan. In de uit te werken bestemming worden in totaal maximaal 365 woningen toegestaan, bijvoorbeeld 245 appartementen en 120 grondgebonden woningen.

Kantoren en bedrijvigheid

Binnen het gebied wordt een flexibele invulling van de bebouwing nagestreefd en worden kleinschalige bedrijvigheid en kantoren mogelijk gemaakt. Het gaat om maximaal 15.675 m² bvo aan kantoor en 18.200 m² bvo aan bedrijven. De omvang van bedrijfsfuncties is gemaximaliseerd door de beschikbare ruimte op begane grond van de nieuwbouw in het gebied. Die van het kantoor door de huidige omvang van de Black Box, omdat het maximale oppervlakte aan kantoor niet mag toenemen ten opzichte van de uitgangssituatie.

Kantoren en bedrijven in de nieuwbouw zijn alleen wenselijk op de begane grond en de eerste verdieping, om zo voldoende bouwvolume beschikbaar te houden om een mix van kleinere en grotere woningen te kunnen realiseren. Een uitzondering hierop is de noordelijke zone van het gebied, vanaf de aangrenzende kavel waar het datacentrum is gevestigd. Hier dienen geen woonfuncties te worden gerealiseerd en kunnen kantoren en bedrijvigheid ook op hogere bouwlagen worden gesitueerd. De voorkeur gaat hierbij uit naar eenheden van maximaal 5.000 m² bvo om het uitgangspunt van functiemenging in een kleine korrel te bereiken.

Voor bedrijven zijn bedrijven uit categorie A of B uit de 'Staat van bedrijfsactiviteiten - functiemenging' toegestaan. Het toelaten van bedrijven van milieucategorie 1 en 2 uit de 'Staat van bedrijfsactiviteiten - bedrijventerreinen' zoals was opgenomen in het bestemmingsplan 'Nieuwe Meer e.o.' en dit plan komt te vervallen omdat deze niet goed passen in een gemengd woon-werkgebied.

Voorzieningen

Voorzieningen maken deel uit van het programma, omdat het doel van de herontwikkeling is om een

gemengd stedelijk milieu te creëren. Gebieden zonder voorzieningen, of waar de voorzieningen pas veel later worden gerealiseerd komen meestal niet goed tot bloei. De opgenomen functies zijn deels bedoeld als voorzieningen voor de nieuwe toekomstige bewoners en ondernemers. Deels komen ze voort uit flexibilisering van de functies in de Black Box. In beide varianten geldt dat een groot deel van de functies die in de Black Box mogelijk zijn gemaakt, nu elders in het plan gerealiseerd kunnen worden (binnen de aangegeven maxima). Er is afgewogen welke functies in het geval van volledige herontwikkeling weer zouden passen in een volledig nieuw gemengd woon-werkgebied en welke niet. Hierdoor zijn een aantal functies die bij herontwikkeling alleen bij de Black Box nog worden toegestaan, zoals de nachtclub en een partycentrum. Bij volledige herontwikkeling komen deze functies te vervallen.

In de uit te werken bestemming is ruimte voor 8.400 m² bvo voorzieningen waarvan bijna 4.500 m² bvo horeca. Hier kan gedacht worden aan een lunchroom (horeca A) of restaurant (horeca B). Hierbij is gedacht aan meerdere kleinere vestigingen verspreid over het gebied. Daarnaast is er 1.500 m² bvo zalenverhuur ten behoeve van congressen (horeca F2) gecombineerd met tentoonstellingsruimte meegenomen. Dit heeft als reden dat in geval van sloop van de Black Box deze functie weer een plek in de nieuwbouw kan krijgen.

Voor sport is 3.135 m² bvo opgenomen, zoals nu in de Black Box. Hier wordt nu in het concept voor de Black Box een ruimtevrage invulling aan gegeven, waarbij fysieke verweving met de bedrijvigheid wordt nagestreefd in plaats van een meer traditionele compacte en van de andere functies gescheiden sportschool.

Voor een kinderdagverblijf is 1.568 m² bvo opgenomen. Dit is gelijk met de omvang in de Black Box en zou daarmee zonder problemen kunnen doorschuiven naar de nieuwbouw. De kleinschalige onderwijsvoorziening, in de Black Box gericht op de primaire doelgroep van creatief- zakelijke ondernemers, kan op deze wijze eveneens meegenomen worden in de nieuwbouw. Nieuw is een buurtwinkel van 150 m² bvo. Deze is opgenomen gelet op de afstand van het gebied tot het kernwinkelapparaat om zo toch in de eerste levensbehoeften van de nieuwe bewoners dicht bij huis te kunnen voorzien.

In de Black Box worden een aantal functies gefaciliteerd die bij volledige herontwikkeling mogelijk komen te vervallen. Dit betreft het hotel met maximaal 30 kamers (horeca G), zalenverhuur ten behoeve van een partycentrum (horeca F1) en een nachtclub (horeca E). Het kleinschalige hotel wordt nu gefaciliteerd als functie die past binnen de functiemix van het concept B. Een zelfstandiger en grootschaliger hotel op deze locatie (bij sloop van de Black Box) ligt vanuit het hotelbeleid niet voor de hand. Een partycentrum en nachtclub gaan op dit moment goed samen met het concept B en kunnen bijdragen aan 'placemaking' en daarmee naamsbekendheid van het gebied. Ook voorziet het in invulling van een tekort aan aanbod aan uitgaansvoorzieningen binnen dit deel van Amsterdam. Gelet op de kans op geluidsoverlast worden deze functies bij volledige herontwikkeling naar een woongebied naar verwachting (afhankelijk van nadere planuitwerking) niet meer toegestaan. Ook in geval van gedeeltelijke herontwikkeling moet gezorgd worden voor voldoende maatregelen om geluidsoverlast van muziek en bezoekers te voorkomen (door bijvoorbeeld geluidsisolatie of inpandige parkeervoorzieningen). Uitgangspunt is dat de toegestane functies in de Black Box de geluidgevoelige functies niet mogen hinderen.

Parkeren

Parkeren moet binnen het plangebied worden opgelost volgens het geldende parkeerbeleid. Het uitgangspunt is dat het parkeren op eigen terrein wordt gesitueerd. Voor wonen geldt dat het bezoekersparkeren plaats kan vinden in de openbare ruimte van het gebied. Bij de stedelijke bebouwing aan de Johan Huizingalaan en aan de spoorzijde zijn collectieve en inpandige parkeergarages het uitgangspunt. Voor de kleinschaliger kavels aan de verlengde Sloterweg vind het parkeren op eigen perceel plaats. Dit kan tevens inpandig. Voor de middenzone zijn oplossingen zoals collectieve parkeervoorzieningen in het noordelijke deel van het gebied ook denkbaar, mits goed ingepast in de directe omgeving.

In het plangebied zijn naar verwachting circa 1.000 parkeerplaatsen op eigen terrein nodig, afhankelijk van het definitieve programma. Hiervoor is voldoende ruimte binnen de bouwvlekken en het bouwvolume aanwezig. Voor het bezoekersparkeren voor de woningen in de openbare ruimte zijn circa 120 parkeerplaatsen nodig. Bij herontwikkeling worden hal en parkeerdekkingsvloer gesloopt en komt het commercieel

parkeren (742 parkeerplaatsen) dat in dit bestemmingsplan mogelijk wordt gemaakt te vervallen, omdat daar in het plangebied onvoldoende ruimte voor is.

Bij het behoud van de Black Box en sloop van de hal en parkeerdek moeten de parkeervoorzieningen voor de functies in het pand elders worden gesitueerd. Dit betreft zo'n 600 parkeerplaatsen en kan in de directe omgeving van het pand en aan de noordelijke zone van het plangebied worden opgelost. Dit vereist circa 15.000 tot 18.000 m² bvo aan ruimte in de vlekken 1 en 2.

5.3 Vertaling naar programma uit te werken bestemming

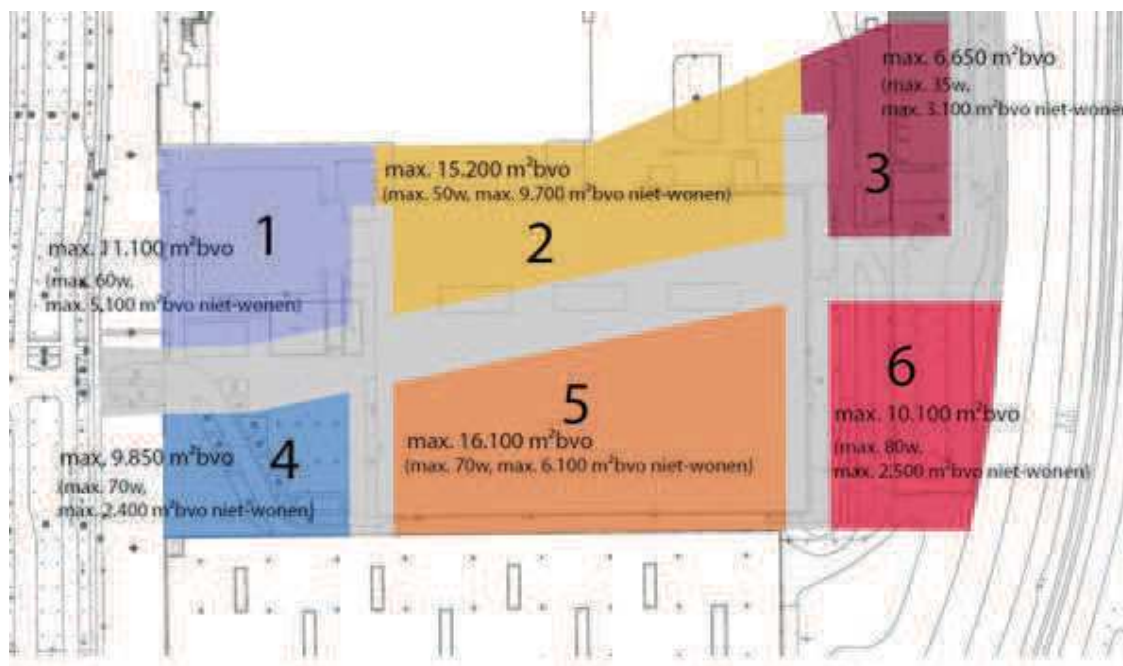
Het programma voor herontwikkeling is opgenomen in de vorm van een uit te werken bestemming. Deze richt zich op herontwikkeling van het gebied tot een gemengd stedelijk milieu in een nieuwe stedenbouwkundige opzet. Zowel volledige herontwikkeling als gedoseerde herontwikkeling met behoud van het bestaande kantoorgebouw Black Box is daarbinnen mogelijk. Bij een toekomstige uitwerking zal een keuze gemaakt moeten worden voor een van beide scenario's.

De basis om het uitwerkingsplan te toetsen wordt gevormd door een integraal stedenbouwkundig plan dat wordt opgesteld voor het gehele plangebied vanuit de ontwikkelingsrichting die is beschreven in dit hoofdstuk. Dit stedenbouwkundig plan kan vervolgens worden uitgewerkt in één of meerdere uitwerkingsplannen.

5.3.1 Programma volledige herontwikkeling

Bij volledige herontwikkeling van het gebied tot een gemengd stedelijk milieu (met inbegrip van wonen) in een nieuwe stedenbouwkundige opzet. Dan wordt alle bestaande bebouwing op Johan Huizingalaan 761-763 en Henk Sneevlietweg 22 gesloopt. De stadsdeelwerf Henk Sneevlietweg 20 kan met enkele aanpassingen op de huidige locatie blijven. Er wordt een gebiedsontsluitingsweg gerealiseerd van de Johan Huizingalaan naar de Henk Sneevlietweg.

In dit model gaat uit van een bouwvolume tot 69.000 m² bvo. Binnen dit volume mogen maximaal 365 woningen worden gerealiseerd, maximaal circa 51.000 m² bvo. Het overige deel kan worden ingevuld met niet-woonfuncties. Dit betreft maximaal 28.900 m² bvo, waarvan 18.200 m² bvo op de begane grond in de nieuwbouw. In onderstaande afbeelding is het beoogde programma en de verhouding wonen/niet-woonfuncties per vlek weergegeven.



PROGRAMMA: Volledige herontwikkeling		
	max. per functie m² bvo	beschikbaar m² bvo
KANTOREN	15.675	
BEDRIJVEN	18.200	
WONEN	51.000 (365w)	
HORECA EN TENTOONSTELLINGSRUIMTE	4.500	
- Horeca A (lunchroom) en B (restaurant)	3.000	
- Horeca F2 (congres) en tentoonstellingsruimte	1.500	
SPORT	1.500	
KINDERDAGVERBLIJF	1.500	
ONDERWIJS	750	
DETAILHANDEL	150	
TOTAAL (maximaal m² bvo)*:	93.275	69.000 m² bvo

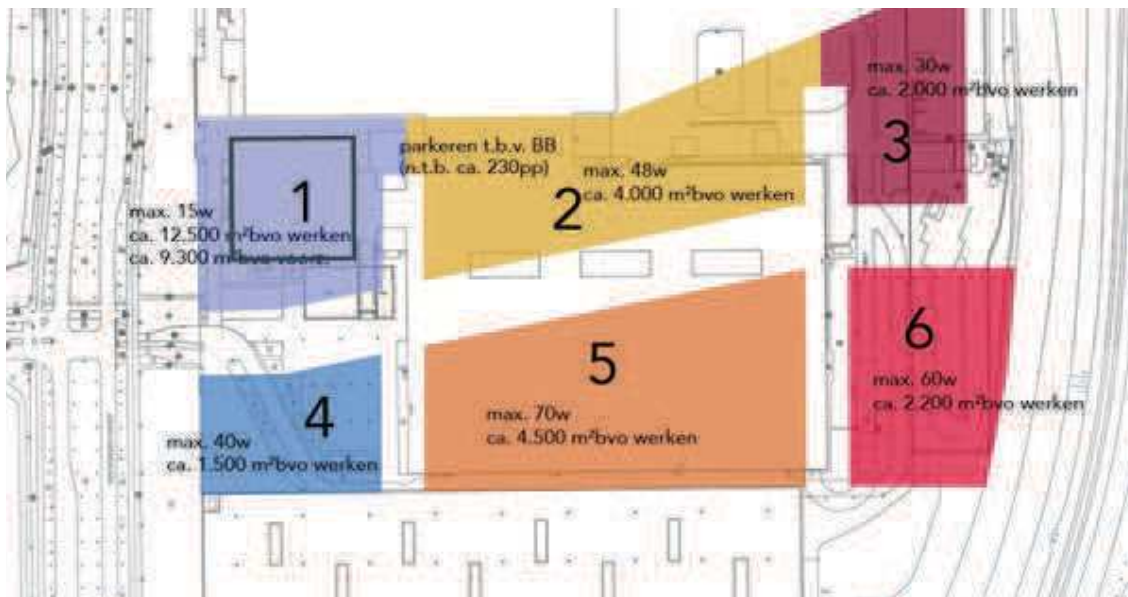
*Als de afzonderlijke oppervlakten worden opgeteld is de som groter (circa 135%) dan het maximale toegestane bouwvolume. Dit komt voort uit de wens tot flexibilisering en heeft tot gevolg dat er bij de uitwerking van de wijzigingsbevoegdheid of in de praktijk keuzes kunnen worden gemaakt over de exacte invulling van het gebied.

5.3.2 Programma gedeeltelijk herontwikkeling

Bij gedeeltelijke herontwikkeling van het plangebied tot een gemengd stedelijk milieu (met inbegrip van wonen) in een nieuwe stedenbouwkundige opzet. Het bestaande kantoorgebouw Black Box blijft behouden. De overige bebouwing op Johan Huizingalaan 761-763 en Henk Sneevlietweg 22 wordt gesloopt. Er wordt een gebiedsontsluitingsweg gerealiseerd van de Johan Huizingalaan naar de Henk Sneevlietweg.

In dit geval wordt uitgegaan van een bouwvolume tot 71.400 m² bvo. Binnen dit volume kunnen 325 woningen worden gerealiseerd, circa 46.000 m² bvo. Het overige deel kan worden ingevuld met niet-woonfuncties, waarbij de bestaande functies in de Black Box onderdeel worden van het totale toegestane programma. Het totaal aan niet-woonfuncties betreft maximaal 36.900 m² bvo, waarvan ca. 12.000 m² bvo op de begane grond van de nieuwbouw kan worden gesitueerd en 16.798 m² bvo in de Black Box. Hotel, horeca F1 (zaalverhuur t.b.v. partycentrum) en horeca E (nachtclub) mogen echter uitsluitend in de Black Box gesitueerd worden. De stadsdeelwerf Henk Sneevlietweg 20 kan met enkele aanpassingen op de huidige locatie blijven.

Vanwege het behoud van de Black Box is er deels geen plint mogelijk langs de Johan Huizingalaan en de verlengde Sloterweg. Door de sloop van het huidige parkeerdek moet de parkeerbehoefte van de 'Black Box' elders op eigen terrein worden opgelost. In de directe omgeving moet daarom ruimte worden gecreëerd voor maximaal 600 parkeerplaatsen (circa 18.000 m² bvo).



PROGRAMMA: Gedeeltelijke herontwikkeling

	min. m² bvo	max. per functie m² bvo	beschikbaar m² bvo
KANTOOR	6.270	15.675	
BEDRIJVEN		18.200	
WONEN		46.000 (325w.)	
HOTEL**		1.568 (30k.)	
HORECA EN			
TENTOONSTELLINGSRUIMTE		4.435	
- Horeca A (lunchroom)		200	
- Horeca B (restaurant),		3.135	
F1 (partycentrum)**			
F2 (congres) en tentoonstellingsruimte			
- Horeca E** (nachtclub)		1.100	
SPORT		3.135	
KINDERDAGVERBLIJF		1.568	
ONDERWIJS		750	
DETAILHANDEL		150	
	Black Box		16.800
	Nieuwbouw		54.600
TOTAAL (maximaal m² bvo)*:		91.481	71.400

*Als de afzonderlijke oppervlakten worden opgeteld is de som groter (circa 130%) dan het maximale toegestane bouwvolume. Dit komt voort uit de wens tot flexibilisering en heeft tot gevolg dat er bij de uitwerking van de wijzigingsbevoegdheid of in de praktijk keuzes kunnen worden gemaakt over de exacte invulling van het gebied.

** Hotel, Horeca F1 (zalenverhuur partycentrum) en Horeca E (nachtclub) alleen bij BlackBox toegestaan

Hoofdstuk 6 M.e.r. / (mer-beoordeling)splacht

6.1 M.e.r.-beoordelingsplicht

Het instrument milieueffectrapportage (m.e.r.) is ontwikkeld om het milieubelang een volwaardige plaats in bepaalde plan- en besluitvormingsprocessen te geven. Enerzijds maakt het opstellen van een milieueffectrapport (MER) de initiatiefnemer bewust van de milieugevolgen en anderzijds kan de overheid diverse milieugevolgen in samenhang met elkaar en op een voor de burger transparante wijze bij de besluitvorming betrekken. De regelgeving met betrekking tot de milieueffectrapportage is verankerd in de Wet milieubeheer. Voor sommige plannen of activiteiten geldt direct de verplichting om een MER op te stellen, maar er zijn ook plannen waarvoor het bevoegd gezag moet beoordelen of zij het nodig vindt om ter voorbereiding van een besluit een MER te laten maken (m.e.r.-beoordeling). Ook kan er sprake zijn van een zogenoemde vormvrije m.e.r.-beoordeling. In het Besluit m.e.r. is opgenomen voor welke activiteiten de m.e.r.-(beoordelings)plicht bestaat. Het gaat dan met name om activiteiten die aanzienlijke nadelige effecten op het milieu kunnen hebben.

De herontwikkeling wordt gerealiseerd op een bestaand bedrijventerrein. Blijkens het ecologisch onderzoek ligt de kavel op geruime afstand van Natura 2000 gebieden en buiten de Ecologische Hoofdstructuur (Natuurnetwerk Nederland). Gelet op de onderlinge afstand en de tussenliggende functies zijn effecten op deze gevoelige gebieden uit te sluiten. Blijkens het verkeersonderzoek leidt de herontwikkeling niet tot verkeersknelpunten. Er kan worden voldaan aan de wet- en regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit en geluidhinder. Bodemonderzoek heeft uitgewezen dat de milieuhygiënische kwaliteit voldoende is voor de beoogde functie. Er zijn geen archeologische waarden te verwachten.

Geconcludeerd kan worden dat belangrijke nadelige milieugevolgen zijn uitgesloten. Het bestemmingsplan geeft daarom geen aanleiding tot het uitvoeren van een m.e.r. of m.e.r.-beoordeling.

Hoofdstuk 7 Verkeer en parkeren

7.1 Algemeen

In deze paragraaf worden de beleidsstukken of besluiten genoemd, die direct aan de inrichting van het gebied ten behoeve van het verkeer ten grondslag liggen (Verkeerscirculatieplan e.d.). In deze paragraaf wordt verder de bereikbaarheid / ontsluiting van het gebied als gevolg van het plan globaal beschreven, voor: de auto, OV, fiets en voetganger. Ook het auto- en fiets parkeren wordt kort in beeld gebracht. Er wordt ook kort omschreven hoe aangesloten wordt op de grotere verkeersnetwerken buiten het plangebied.

7.2 Beleid en regelgeving

7.2.1 Regionale OV-Visie 2010-2030

De OV-Visie 2010-2030 is samen met de gemeenten van de Stadsregio Amsterdam, aangrenzende overheden, maatschappelijke organisaties (reizigersverenigingen) en vervoerbedrijven ontwikkeld en op 24 juni 2008 vastgesteld door de Regioraad. Het aanleggen van grootschalige infrastructuur vraagt een lange voorbereidingstijd. Daarom is een visie nodig voor de langere termijn. Op basis van de visie wordt ook een investeringsstrategie gemaakt. Met de visie kunnen de juiste en toekomstvaste keuzes worden gemaakt in de aanleg of aanpassingen van het OV-netwerk in de regio.

In het plangebied is geen aanleg van grootschalige infrastructuur gepland.

7.2.2 Mobiliteitsaanpak Amsterdam

De Mobiliteitsaanpak Amsterdam (MAA) vormt de uitwerking van de Structuurvisie op het gebied van verkeer en vervoer. Waar de Amsterdamse structuurvisie een visie op de stad is voor de lange termijn (2040) en verschillende beleidsvelden binnen het ruimtelijk domein met elkaar in verband brengt, richt de MAA zich op de middellange termijn en op samenhang binnen het Amsterdamse mobiliteitsbeleid.

De afgelopen decennia is de mobiliteit in en rond Amsterdam sterk toegenomen. Om deze groei op te vangen is vooral geïnvesteerd in vervoersinfrastructuur en veel minder in de parkeerinfrastructuur voor fiets en auto. Ook de organisatie van het OV is niet voldoende aangepast aan de veranderende vraag. Gezien de sterk gestegen waardering van openbare ruimte zijn de opgaven voor de komende jaren om meer te investeren in parkeercapaciteit voor de fiets en de auto, de organisatie van het OV te optimaliseren en scherpere keuzes te maken in het toedelen van ruimte aan de verschillende vervoersvormen in de stad.

Om de netwerken voor voetganger, fiets, auto en OV beter te laten functioneren en de ruimteverdeling te optimaliseren zijn voor al deze vervoerswijzen plusnetten benoemd. Dit is een aanscherping van het beleidskader hoofdnetten. De plusnetten zijn leidend bij het maken van keuzes bij toekomstige reconstructies en bij het kiezen van prioriteiten in het stedelijk verkeersmanagement.

Het onderhavige plangebied ligt niet aan of bij een plusnet.

Per saldo heeft de Mobiliteitsaanpak Amsterdam weinig effect op het plangebied.

7.2.3 Investeringsagenda OV 2025

Als uitwerking van de principes in de MAA en tegelijk het opvangen van de bezuinigingen op het openbaar vervoer door het rijk, heeft de Stadsregio Amsterdam de Investeringsagenda OV 2025 uitgewerkt. Deze is in december 2013 vastgesteld door de Regioraad. Doel hiervan is het realiseren van een efficiënter, kwalitatiever en goedkoper netwerk en netwerksysteem. Hiertoe wordt onderscheid gemaakt in Plusnet en Comfortnet OV. Daarnaast bevat de investeringsagenda een meerjarige investeringsimpuls in nieuw en bestaand OV-infrastructuur en OV-materieel.

7.2.4 Beleidskader Hoofdnetten Amsterdam

In het Beleidskader Hoofdnetten, vastgesteld door de Gemeenteraad op 11 mei 2005, wordt beschreven waar ze liggen, welke doelen ze dienen en aan welke eisen ze moeten voldoen. Er zijn hoofdnetten voor het autoverkeer, voor de fietsers en voor het openbaar vervoer.

De Johan Huizingalaan en de Henk Sneevlietweg zijn aangewezen als Hoofdnet Auto en Hoofdnet Fiets. De Ringlijn is Hoofdnet OV. De eisen die aan deze hoofdnetten worden gesteld hebben geen invloed op de planvorming voor het onderhavige bestemmingsplan.

7.2.5 Mobiliteitsaanpak Nieuw-West

Op 26 juni 2013 is het mobiliteitsplan Nieuw-West door de deelraad van het voormalige stadsdeel Nieuw-West vastgesteld; het plan is een doorvertaling van de Mobiliteitsaanpak Amsterdam. Met dit mobiliteitsplan streeft het stadsdeel Nieuw-West naar een goede bereikbaarheid van en in Nieuw-West voor alle vervoersmiddelen. Het stadsdeel zet daarbij actief in op mobiliteit die bijdraagt aan een gezond, leefbaar en duurzaam Nieuw-West. Daarom wordt prioriteit gegeven aan langzaam verkeer (voetgangers en fietsers), openbaar vervoer en elektrisch vervoer. Ook wordt ingegaan om mobiliteitsvraagstukken bij ruimtelijke ontwikkelingen. Het plan geeft een doorkijk voor de korte, middellange en lange termijn.

In de huidige situatie is de Riekerpolder goed per auto bereikbaar via de A4 (afrit Sloten) en de Anderlechtlaan. De bereikbaarheid van dit kantorengedebiet per openbaar vervoer laat te wensen over. In het bestemmingsplan Riekerpolder uit 1995 werd ruimte voor een nieuw NS station gereserveerd. Het station is echter nooit aangelegd. Het metrostation Henk Sneevlietweg ligt niet op loopafstand. Daarom onderhouden de bedrijven in het gebied zelf een shuttle bus (van maandag tot en met vrijdag) van en naar de metrohalte.

Door de slechte bereikbaarheid met het openbaar vervoer en het monofunctionele karakter van het gebied, de leegstaande kantoren, de braakliggende kavels en het ontbreken van horeca en parkeergarages, staat de leefbaarheid en het voortbestaan van dit hoogwaardige kantorengedebiet onder druk.

Schiphol en de Metropoolregio Amsterdam raken steeds meer met elkaar vervlochten. De Riekerhaven, IBM-terrein en de Driehoek (RID-gebied) en de Riekerpolder (zie afbeelding 3.5), aan de zuidzijde van het stadsdeel, zijn deel van de zogenaamde "Airportcorridor" tussen Schiphol en de Zuidas. Om deze corridor goed te ontwikkelen, is het verbeteren van de bereikbaarheid met het openbaar vervoer belangrijk. Daarom is op de langere termijn een verbinding langs deze Airportcorridor bedacht met tussenliggende haltes tussen de Zuidas en Schiphol (verlengde Zuidas). Dit is mogelijk door de Noord-Zuidlijn naar Schiphol door te trekken, maar ook andere varianten zijn denkbaar.

Voor Nieuw-West is het van belang om eerst de ingezette ontwikkeling van Station Lelylaan tot stedelijk openbaarvervoersknooppunt te voltooien. Daarmee wordt de economische ontwikkeling van de Westas afgemaakt voordat wordt begonnen met de ontwikkeling van de verlengde Zuidas.

Optimale verbindingen met Station Zuid-WTC en Schiphol zijn belangrijke factoren in het verbeteren van de bereikbaarheid van Nieuw-West. De snelste verbinding met station Zuid is de metrolijn 50. Alternatieve en goede verbindingen, zoals buslijn 15 (Sloterdijkstation- Zuid WTC) zijn wenselijk op de korte tot middellange termijn om aanvullende vervoersmogelijkheden te bieden.

7.3 Autoverkeer

De bereikbaarheid van het RID+ gebied met de auto is goed dankzij zijn ligging aan de A10 en A4. De Johan Huizingalaan en Henk Sneevlietweg maken deel uit van het hoofdnet auto. De Aletta Jacobs-/ Vlaardingenlaan verbindt het gebied met het centrum aan de oostkant via het Aalsmeerplein en aan de westkant via de Sloterweg met Nieuw Sloten en het oude dorp Sloten. De zuidkant van het gebied is echter slecht dooraderd. Dit wordt veroorzaakt door het karakter van het IBM terrein (grootschaligheid van de huidige functies), de omliggende rail- en auto infrastructuur en de natuurlijke barrière van de Schinkel. Hierdoor ontbreken aan de zuidkant van het stadsdeel Nieuw-West doorgaande oost-westverbindingen met de stad voor auto's. De eerste brug voor auto's over de Schinkel is pas ter hoogte van het Hoofddorpplein. Een extra brug of tunnel (eventueel ook voor auto's) is meegenomen zowel in het Structuurvisie als in de Gebiedsvisie RID+.

Dit plan maakt de aanleg van de verlengde Sloterweg mogelijk. Bij herontwikkeling wordt een verbinding aangelegd tussen de Johan Huizingalaan/ Sloterweg die aantakt op de bestaande Henk Sneevlietweg tussen de stadsdeelwerf en het spoor. Op termijn kan deze weg, bij herontwikkeling op langere termijn van sportpark Riekerhaven, onder het spoor worden doorgetrokken.

In het rapport 'Verkeersonderzoek Johan Huizingalaan 761-763 e.o' met kenmerk 140289 d.d. 27 mei 2015 van de afdeling V&OR van de gemeente Amsterdam (zie Bijlage 3) is onderzocht wat de verkeerskundige effecten zijn van de flexibilisering van functies in de Black Box en voortgezet bedrijfsmatig gebruik van de grote bedrijfshal. Deze situatie, in het onderzoek 'variant 1' genoemd, is wat het voorliggende bestemmingsplan al direct recht mogelijk maakt.

Geconcludeerd is dat de verkeerskundige effecten van de ruimtelijke ontwikkelingen in het plangebied voor de varianten 2015 (huidige situatie), 2025 autonoom (zonder ontwikkelingen) en 2025 variant 1 (flexibilisering functies Black Box) marginaal te noemen zijn. Er ontstaan geen nieuwe knelpunten.

De maximale variant (2025 variant 2), waarin de Sloterweg verlengd is en uitkomt op de Henk Sneevlietweg, lijkt op basis van de intensiteit/capaciteit verhouding een mogelijk knelpunt op het traject Henk Sneevlietweg - Ring A10 op te leveren. Uit het verkeersregel technisch onderzoek blijkt dat er maatregelen nodig zijn (VRI, opstelvakken) om de kruising Verlengde Sloterweg - Henk Sneevlietweg te kunnen regelen.

Ten aanzien van de varianten 2025 autonoom en 2025 variant 1 wordt aanbevolen een tweede opstelvak op de Johan Huizingalaan te realiseren op de kruising Johan Huizingalaan - Henk Sneevlietweg (kruispunt 2, zie pagina 33/34 van het onderzoek). Ten aanzien van 2025 variant 2 is het alleen mogelijk de kruising Henk Sneevlietweg - Verlengde Sloterweg (kruispunt 3, zie pagina 34 van het onderzoek) te regelen als een apart kort linksafvak en een rechtsafvak van 80 meter wordt gerealiseerd.

De aanbevolen maatregelen zijn zowel fysiek als planologisch en financieel uitvoerbaar, zodat er geen verkeerskundige belemmeringen zijn voor de verwezenlijking van dit bestemmingsplan.

7.4 Openbaar vervoer

Het zuidelijk deel van het RID-terrein is slecht bereikbaar met het openbaar vervoer. Een trein- of metrostation ontbreken. De dichtstbijzijnde NS stations zijn Station Zuid (ca. 2,5 km) en Lelylaan (ca. 2 km). Het gebied kent op dit moment één metrostation Henk Sneevlietweg.

Het overige openbaar vervoer (bus en tram) concentreert zich vooral aan de noordelijke kant van het gebied en aan de Johan Huizingalaan, waar meer woningbouw aanwezig is. Tram 2 en bus 18 naar het CS (op de hoek Louwesweg- Johan Huizingalaan) en bus 195 Schiphol-Lelylaan (langs de Johan Huizingalaan), zijn naast de metro, de beste OV- verbindingen in het gebied. Minder frequent (elke 30 min.) is de verbinding met buslijn 145 via de Sloterweg tot de Marnixstraat. Het zuidelijk deel van het gebied heeft geen goede bus of tramverbinding. Het metrostation Henk Sneevlietweg is ook niet op loopafstand, daarom onderhouden de bedrijven in het Rieker Business Park zelf een shuttle bus (van maandag tot en met vrijdag) van en naar de metrohalte.

7.5 Langzaam verkeer

Het hoofdnets fiets ligt aan de Johan Huizingalaan, de Henk Sneevlietweg en aan de Aletta Jacobs- / Vlaardingenlaan. Op lokaal niveau is de Aletta Jacobs- / Vlaardingenlaan aan de oostkant met het centrum verbonden via het Aalsmeerplein en aan de westkant via de Sloterweg met Nieuw Sloten en het oude dorp Sloten.

De zuidkant van het gebied wordt slecht dooraderd. Dit wordt veroorzaakt door het karakter van het IBM terrein (grootschaligheid van de huidige functies), de omliggende rail- en auto infrastructuur en de natuurlijke barrière van de Schinkel. Voor fietsers is er een verbinding via het Jaagpad (langs de Schinkel en aan de oevers van het Nieuwe Meer) richting het WTC en Zuid maar deze ligt niet centraal (aan de zuidzijde van het bedrijventerrein Schinkel). Deze route wordt intensief gebruikt maar de noord-zuid verbindingen met het Nieuwe Meer vanuit Johan Huizingalaan vragen op diverse punten op verbetering zodat deze route beter zou kunnen worden.

De extra verbinding aan de spoorzone met een 30 km buurtontsluiting (meegenomen in de uit te werken bestemming) zou voor fietsers en voetgangers een verbetering kunnen worden.

7.6 Parkeren

7.6.1 Parkeerbeleidsplan

Op 22 februari 2012 heeft de deelraad van Nieuw-West het 'Parkeerbeleidsplan Amsterdam Nieuw-West 2012-2020' vastgesteld.

Een van de kwaliteiten van Nieuw-West is dat bijna overal probleemloos (en gratis) kan worden geparkeerd. Een groeiend autobezit van bewoners, de groei van automobilititeit in algemene zin en toeloop van buurtvreemde langparkeerders doen de vraag naar parkeerruimte in delen van het stadsdeel toenemen. Hoe om te gaan met deze vraag staat centraal in het voorliggende parkeerbeleidsplan. Uit de probleeminventarisatie blijkt dat de parkeerproblemen in de meeste gebieden van Nieuw-West hoofdzakelijk worden veroorzaakt door buurtvreemde langparkeerders (bewoners van andere stadsdelen, automobilisten van buiten de stad die hier parkeren en met het OV doorreizen naar andere delen van de stad of Schiphol). Het parkeerbeleid zet in op het weren van deze buurtvreemde langparkeerders en niet zozeer op de mogelijkheden om het autobezit en -gebruik door bewoners en ondernemers uit Nieuw-West te beperken.

Bij voldoende vrije parkeerplaatsen is parkeren gratis. Parkeerregulering wordt reactief ingezet en niet gebruikt om het autobezit van de eigen bewoners te sturen. Bij invoering van parkeerregulering in nieuwe probleemgebieden hebben blauwe zones de voorkeur boven betaald parkeren waarbij naast de inhoudelijke component ook de financiële haalbaarheid een belangrijke rol speelt (overeenkomstig Bestuursakkoord). Bestaande parkeerregulering in gebieden wordt vooralsnog zo gelaten.

7.6.2 Parkeernormen

Ten behoeve van de parkeerbehoefte van zowel bewoners als bezoekers, geldt dat gewaarborgd moet zijn dat sprake is van 'voldoende parkeergelegenheid', hetzij in, op of onder het gebouw, cq. gebouwen van het plangebied. De invulling van 'voldoende mate' geschiedt op basis van de vigerende parkeernormen. Voor de vigerende parkeernormen wordt verwezen naar de stedelijke nota. Er wordt gewerkt aan een stedelijke Nota Parkeernormen die naar verwachting in 2017 van kracht wordt. De daarin opgenomen parkeernormen zullen worden bekrachtigd in een nieuw op te stellen paraplubestemmingsplan. Ter overbrugging van de periode tussen 19 maart 2016 en het moment van vaststellen van de nieuwe stedelijke Nota Parkeernormen Amsterdam zijn de parkeernormen vastgelegd in het gemeenteraadsbesluit 'Vaststellen van de parkeernormen in de Stadsdelen' (d.d. 9 maart 2016). Voor ruimtelijke ontwikkelingen in stadsdeel Nieuw-West zijn de normen bevestigd van de 'Parkeernormen Nieuw-West'. Met de transitie van de vigerende parkeernormen naar de nieuw vast te stellen 'Nota Parkeernormen' zullen, ten behoeve van onderhavig project, echter geen hogere minimumnormen worden geëist zoals deze van kracht waren in de Parkeernota van stadsdeel Nieuw West. Derhalve - in het geval hogere minimum parkeernormen van kracht worden in de nieuw vast te stellen Nota Parkeernormen - is sprake van 'voldoende parkeergelegenheid' indien aan de minimumnormen zoals deze van kracht waren in de Parkeernota Nieuw West wordt voldaan. Er zal in dat geval gebruik worden gemaakt van de afwijkingsbevoegdheid om het verschil tussen de oude en nieuwe minimumnorm te overbruggen. De parkeernormen voor kantoren, bedrijven en voorzieningen zijn opgenomen in het 'Locatiebeleid Amsterdam'.

In het gemeenteraadsbesluit 'Vaststellen van de parkeernormen in de Stadsdelen' (d.d. 9 maart 2016) is per stadsdeel aangegeven welke parkeernorm geldt. Voor stadsdeel West zijn de volgende normen vastgesteld, uitsluitend voor woningen:

- Minimaal 1 parkeerplaats per vrije sector woning
- Minimaal 0,7 parkeerplaats per sociale huurwoning
- Minimaal 0,1 parkeerplaats per studentenwoning
- Minimaal 0,3 parkeerplaats per zorg- en aanleunwoning

In het onderhavige project wordt uitgegaan van transformatie van het plangebied, waarbij bestaande gebouwde en ongebouwde parkeervoorzieningen ingrijpend wijzigen. De parkeernormen zijn van toepassing op het plangebied.

7.6.3 Parkeren in Gebiedsvisie RID+

In dit bestemmingsplan wordt commercieel parkeren mogelijk gemaakt voor het overschot aan parkeerplaatsen, onder de voorwaarde dat er voldoende parkeerplaatsen beschikbaar blijven voor de functies op het perceel. Op het perceel zijn in de bestaande situatie 1.179 parkeerplaatsen aanwezig. Uit de parkeerbalans blijkt dat bij flexibilisering van het gebruik op het perceel nog steeds sprake is van een overschot. In de RID+ visie is echter aangegeven dat overloopparkeren ongewenst is en er daarom parkeervoorzieningen moeten worden gefaciliteerd per bedrijventerrein als hier vraag naar is. Op dit moment wordt een deel van de aanwezige parkeerplaatsen op het dak van de voormalige IBM-hal aangeboden aan reizigers van de luchthaven Schiphol ten behoeve van langparkeren maar ook aan werknemers van de kantoren het aangrenzende Rieker Business Park. Hiermee kunnen de kosten van de deels leegstaande bedrijfshal worden gedekt, zolang er nog geen sprake is van herontwikkeling.

Commercieel parkeren past in principe niet in de visie RID+ omdat deze er van uitgaat dat ook voor het Rieker Business Park (RBP) de parkeerbehoefte op eigen terrein moet worden opgelost. Het gebied wordt gezien als goed bereikbare B-locatie met een parkeernorm van 1 parkeerplaats per 125 m² bvo. In de praktijk is de ontsluiting met het OV echter nog niet voldoende om van een B-locatie te kunnen spreken. Op dit moment zijn er derhalve op Rieker Business Park minder parkeerplaatsen dan eerder gepland en de feitelijke behoefte. Op de korte termijn wordt daarom tijdelijk een uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen toegestaan op het RBP, totdat een betere bereikbaarheid met het OV (bijvoorbeeld middels een nieuw station of HOV) gerealiseerd is.

Omdat een definitieve oplossing op het RBP op dit moment nog niet voorhanden is en de tijdelijke

oplossing slecht gedeeltelijk bijdraagt aan het oplossen van de huidige parkeervraag draagt het toestaan van commercieel parkeren op Johan Huizingalaan 761-763 in de tussentijd bij aan de oplossing van het parkeerprobleem op het RBP. Ook hoeft dit een definitieve oplossing op het RBP niet in de weg te staan, omdat het parkeerdek op Johan Huizingalaan 761-763 in geval van herontwikkeling zal wegvallen.

7.6.4 Parkeerbalans flexibilisering functies bestaande bebouwing

Op het perceel Johan Huizingalaan 761-763 en het omliggende gebied is er geen (betaald) parkeren op straat mogelijk, door het monofunctionele karakter van het gebied met alleen werkfuncties. De vraag naar parkeren wordt hier altijd op eigen terrein opgelost. Dit betekent dat de parkeervraag voor de nieuwe functies die in dit bestemmingsplan worden toegestaan in de bestaande bebouwing op eigen kavel een plek moeten zoeken.

Op Johan Huizingalaan 761-763 zijn er 1.179 parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig waarvan 856 plaatsen op het dak van de bedrijfshal, 172 plaatsen bij de toegang aan de Johan Huizingalaan (naast de Black Box) en 151 plaatsen aan de spoorzijde (achter de bedrijfshal).



Door het flexibiliseren van de bestemmingen in het bestaande kantoorgebouw aan de Johan Huizingalaan (Black Box) ontstaat een grotere parkeerbehoefte voor dit gebouw. Deze behoefte is direct afhankelijk van de keuzes die uiteindelijk binnen het toegestane programma worden gemaakt. Er zijn verschillende scenario's berekend om de parkeervraag te bepalen. De uitkomsten worden in tabel 2 hieronder aangegeven.

Allereerst is het 'worst case' scenario, oftewel het programma met de maximale parkeerbehoefte berekend. Hierbij zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd: een minimaal kantoorprogramma van waarbij twee verdiepingen in gebruik zijn voor deze functie ($6.270 \text{ m}^2 + 500 \text{ m}^2$ kelder) en vervolgens een vulling met de functies met de hoogste parkeernorm, zoals horeca, tot aan het maximale metrage van de Black Box.

Een tweede scenario betreft de minimale parkeerbehoefte, volgens een reëel programma. Dit scenario betreft het huidige gebruik conform het bestemmingsplan 'Nieuwe Meer e.o.' alsmede de verleende horecaverunning. Hierbij zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd: 14.782 m^2 kantoor/ bedrijven, 1.470 m^2 horeca (735 m^2 restaurant en 735 m^2 nachtclub), 200 m^2 lunchroom en 750 m^2 onderwijs.

Tabel 2 - Parkeerbalans flexibilisering functies bestaande bebouwing

PROGRAMMA	Maximale parkeerbehoefte		Minimale* parkeerbehoefte	
	m ²	pp	m ²	pp
Kantoren en Bedrijven	6.270 m ² + 500m ² (kelder)	54 pp	14.782 m ²	122 pp
Wonen (10 lofts)	1.568 m ²	13 pp		
<i>Hotel 30 kamers 3 sterren</i>	1.568	15	0	0
<i>Restaurant /Zalenverhuur/ lunchroom</i>	3.135 + 404(terras) 200	425 10	735 200	88 10
<i>Nachtclub</i>	1.100	96	735	64
<i>Sport, fitness</i>	2.207	88	0	0
<i>Onderwijs</i>	750	50	750	50
Subtotaal overige functies	8.960 m ²	684 pp	2.420 m ²	212 pp
Totaal Black Box	16.798m²bvo +500m²kelder + 404m²terras	751 pp	16.798m²bvo + 404m² terras	334 pp
Bedrijven	26.414 m ²	211 pp	26.414 m ²	211 pp
Totaal Bedrijfshal	26.414 m²bvo	211 pp	26.414 m²bvo	211 pp
TOTAAL	max. 962 pp		min. 545 pp	

Dubbelgebruik

Uitgaande van het minimale programma en vaste locatie voor de parkeerplaatsen per functie, zonder dubbelgebruik, zouden er minimaal 545 en maximaal 962 parkeerplaatsen nodig zijn. De bestaande hoeveelheid van 1.179 parkeerplaatsen is dus groter dan de hoeveelheid parkeerplaatsen die nodig is. Er is sprake van een overschot van 217 tot 634 parkeerplaatsen. Voor deze parkeerplaatsen wordt in dit bestemmingsplan commerciële exploitatie van parkeerplaatsen mogelijk gemaakt, bijvoorbeeld voor langdurig parkeren voor reizigers van luchthaven Schiphol. Randvoorwaarde hierbij is dat er voldoende parkeerplaatsen op eigen terrein beschikbaar zijn voor alle functies op het perceel.

In de praktijk zal er sprake zijn van dubbelgebruik, doordat de gebruikers en bezoekers van dag- en avondfuncties elkaar afwisselen. Om die reden is ook berekend wat de parkeerbehoefte is bij dubbelgebruik. In tabel 3 is de maximale en minimale parkeerbehoefte berekend voor zowel overdag als 's avonds. Overdag is de parkeerbehoefte minimaal 437 en maximaal 594 parkeerplaatsen. In de avond is de parkeerbehoefte minimaal 257 en maximaal 742 plaatsen. Als wordt uitgegaan van een piekmoment overdag, dan zouden er in het maximale scenario (rekening houdend met dubbelgebruik) 585 parkeerplaatsen en in het minimale scenario 742 parkeerplaatsen commercieel verhuurd kunnen worden.

Tabel 3 - Parkeerbalans dubbelgebruik bij flexibilisering functies

PROGRAMMA	Maximale parkeerbehoefte		Minimale parkeerbehoefte	
	overdag	's avonds	overdag	's avonds
Kantoren en Bedrijven	54 pp	0	122 pp	0 pp
Wonen (10 lofts)	6 pp	13 pp		
Hotel 30 kamers 3 sterren	7	15		
Restaurant /Zalenverhuur lunchroom	212 10	425 0	44 10	88 0
Nachtclub	0	96	0	64
Sport, fitness	44	88		
Onderwijs	50	0	50	0
Subtotaal overige functies	323 pp	624 pp	104 pp	152 pp
Totaal Black Box	383 pp	637 pp	226 pp	152 pp
Bedrijven	211 pp	105 pp	211 pp	105 pp
Totaal Bedrijfshal	211 pp	105 pp	211 pp	105 pp
TOTAAL	594 pp	742 pp	437 pp	257 pp

Mogelijke vrije parkeerplaatsen = 1.179 – 437 (parkeerplaatsen overdag) = 742 pp

Mogelijk aantal commerciële parkeerplaatsen: minimaal 217 tot maximaal 742 pp

Verdeling van de parkeerbehoefte op de kavel

Een tweede aspect voor het inzichtelijk maken van de parkeerbehoefte van diverse functies en dubbelgebruik op het perceel is de verdeling van de parkeervraag over het perceel. Om die reden is bekeken waar de parkeervraag van de Black Box en hal gesitueerd kan worden. Op onderstaande afbeelding is de situering van het parkeren inzichtelijk gemaakt.



Voor de functies in de Black Box zal hoofdzakelijk geparkeerd worden op de 172 parkeerplaatsen aan

de Johan Huizingalaanzijde, omdat deze direct naast het gebouw liggen. Deze vangen het grootste deel van de parkeervraag op. Overdag zijn er nog 54 tot 211 extra parkeerplaatsen nodig. Deze kunnen op het dak van de hal worden gesitueerd. Afhankelijk van de invulling van dit gebouw, kan de parkeervraag stijgen tot maximaal 637 parkeerplaatsen op een piekmoment in de avond, uitgaande van een invulling van de Black Box met grotendeels publieksaantrekkelijke functies. De parkeerplaatsen aan de Johan Huizingalaanzijde hebben dan onvoldoende capaciteit, zodat de parkeervraag voor 465 plaatsen ook op het dak van de bedrijfshal opgevangen zal moeten worden.

Voor de bedrijfshal zijn er volgens de normen 211 parkeerplaatsen nodig. 151 plaatsen kunnen aan de achterkant van de bedrijfshal gesitueerd worden. De 60 resterende plaatsen moeten op het dak van de hal ruimte vinden.

De 865 beschikbare parkeerplaatsen op het dak van de hal worden dus gebruikt voor 0 tot 60 parkeerplaatsen voor de bedrijfsfuncties en 52 tot 465 parkeerplaatsen voor de functies in de Black Box. In het minimumscenario inclusief dubbelgebruik is er sprake van een parkeerbehoefte van 437 parkeerplaatsen op het perceel. In het maximumscenario inclusief dubbelgebruik is er sprake van een parkeerbehoefte van 742 parkeerplaatsen. Uitgaande van dubbelgebruik kan er ruimte geboden worden tot maximaal $1179 - 437 = 742$ parkeerplaatsen voor commercieel parkeren. In dit bestemmingsplan wordt de commerciële exploitatie maximaal 742 parkeerplaatsen mogelijk gemaakt. Randvoorwaarde hierbij is dat er genoeg parkeerplaatsen op eigen terrein aanwezig zijn voor alle functies die met dit bestemmingsplan op het perceel mogelijk zijn en dat de parkeerplaatsen flexibel in gebruik zijn. Uitgaande van dubbelgebruik kan een grotere hoeveelheid parkeerplaatsen gebruikt worden voor commerciële exploitatie.

7.6.5 Parkeerbalans bij herontwikkeling

Bij herontwikkeling van het perceel blijft het uitgangspunt dat het parkeren binnen het plangebied en op eigen terrein wordt gesitueerd. Voor woningen geldt dat het bezoekersparkeren plaats kan vinden in de openbare ruimte van het gebied. Als de hal gesloopt wordt komt het commercieel parkeren te vervallen, omdat daar in het plangebied onvoldoende ruimte voor is.

Bij de stedelijke bebouwing aan de Johan Huizingalaan en aan de spoorzijde zijn collectieve en inpandige parkeergarages het uitgangspunt. Voor de kleinschaliger kavels aan de verlengde Sloterweg vind het parkeren op eigen perceel plaats. Dit kan tevens inpandig. Voor de middenzone aan de verlengde Sloterweg, zijn oplossingen zoals collectieve parkeervoorzieningen in het noordelijke deel van het gebied ook denkbaar, mits goed ingepast in de directe omgeving.

In het plangebied zijn naar verwachting circa 1.000 parkeerplaatsen op eigen terrein nodig (zie tabellen 4 en 5), afhankelijk van het definitieve programma. Hiervoor is voldoende ruimte binnen de bouwvlekken en het bouwvolume aanwezig. Voor het bezoekersparkeren voor de woningen in de openbare ruimte zijn circa 120 parkeerplaatsen nodig.

Tabel 4 - Parkeerbalans volledige herontwikkeling

Nieuwbouw (m ² bvo)	PROGRAMMA: ca. 50.000 wonen (365w) + ca.19.000 niet wonen	parkeernormen NW	Aantal Parkeerplaatsen
11.350	Kantoren en Bedrijven	1pp op 125 m ² bvo	91
(ca.50.000 m ² bvo)	Wonen, 365 woningen	1pp per woning	365
1.500	Lunchroom en congresruimte	5pp per 100 m ² bvo	75
3.000	Restaurant	12pp per 100 m ² bvo	360
1.500	Sport, fitness	4pp per 100 m ² bvo	60
750	Kinderdagverblijf	1pp per 100 m ² bvo	8
750	Onderwijs	6,6pp per 100 m ² bvo	50
150	Buurtwinkel	2pp per 100 m ² bvo	3
7.650	Subtotaal overige functies		556
69.000m²bvo	Totaal		1.012

Bij gedeeltelijke herontwikkeling blijft de Black Box behouden, maar worden de hal en parkeerdek

gesloopt en wordt de Sloteweg doorgetrokken. Dit heeft gevolgen voor het opvangen van de parkeervraag van de Black Box, omdat deze nu deels is gelegen op het maaiveld aan de Johan Huizingalaan (waar straks het tracé van de Sloteweg zal gaan lopen) en deels op het parkeerdek. De parkeervoorzieningen voor de functies in de Black Box (zie tabel 5) moeten daarom naar elders binnen het plangebied worden verplaatst. Dit betreft maximaal 687 parkeerplaatsen en zou in de directe omgeving van het pand en aan de noordelijke zone van het plangebied kunnen worden opgelost. Dit vereist circa 15.000 m² bvo aan ruimte in de vlekken 1 en 2.

Tabel 5 - Parkeerbalans gedeeltelijke herontwikkeling (met behoud Black Box)

Behoud Black Box en sloop-nieuwbouw 16.798 BB (+500 kelder) +54.600m ² bvo nieuwbouw = 71.398m ² bvo (+ 500m ²)	PROGRAMMA: ca. 44.000 m ² bvo wonen (305+10w) + Ca. 27.000 m ² bvo niet-wonen (+ 500m ²)	parkeernormen NW	Aantal Parkeerplaatsen
6.270 (+ 500 studio)	Kantoren en Bedrijven BB	1pp op 125 m ² bvo	54
11.500	Kantoren/ Bedrijven nieuwbouw	1pp op 125 m ² bvo	92
ca. 42.500 nieuwbouw + 1.568 BB	Wonen 315w (incl. 10 w BB)	1pp per woning	315
1.568	Hotel 30 kamers 3 sterren	0,5pp per kamer	15
3.135+ 404(terras)	Restaurant /Zalenverhuur/ lunchroom	12pp per 100 m ² bvo	425
200		5pp per 100 m ² bvo	10
1.100	Nachtclub	8,7pp per 100 m ² bvo	96
2.207	Sport, fitness	4pp per 100 m ² bvo	88
750	Onderwijs	6,6pp per 100 m ² bvo	50
150	Buurtwinkel Plint	2pp per 100 m ² bvo	3
9.110	Subtotaal overige functies		687
54.600m ² bvo nieuwbouw			
+ 16.798 m ² bvo BB			
+ 500 m ² kelder + 404 m ² terras			
71.398 m²bvo (+500m² + 404 m²)		Totaal	1.148

(maximaal 684 pp t.b.v. BB)

Hoofdstuk 8 Geluid

8.1 Algemeen

Een van de grondslagen voor de ruimtelijke afweging is de Wet geluidhinder (Wgh). De Wet geluidhinder bevat geluidsnormen en richtlijnen met betrekking tot de toelaatbaarheid van geluidniveaus als gevolg van rail- en wegverkeerslawaaï, industrielawaai en luchtvaartlawaaï. Op grond van de Wet geluidhinder gelden zones rond geluidsbronnen met een grote geluiduitstraling, zoals (spoor)wegen en industrieterreinen. De belangrijkste bestaande geluidzones bevinden zich langs bestaande wegen en spoorwegen, rond grote bestaande industrieterreinen en rondom bestaande luchtvaartterreinen.

8.2 Beleid en regelgeving

8.2.1 Algemeen

Op 5 juli 2006 is de Wijzigingswet van de Wet geluidhinder aangenomen (Staatsblad 350, Wet van 5 juli 2006, houdende wijziging Wgh, modernisering instrumentarium geluidbeleid, eerste fase). De artikelen van de nieuwe wet zijn in werking getreden per 1 januari 2007. In de Wgh zijn geluidsnormen voor toelaatbare equivalente geluidsniveau opgenomen. De geluidsnormen gelden voor woningen en andere geluidsgevoelige bestemmingen gelegen binnen de geluidszone van een (spoor)weg of industrieterrein.

In de Wgh is aangegeven dat een akoestisch onderzoek moet worden verricht bij het voorbereiden van de vaststelling en/of herziening van een bestemmingsplan voor zover die geheel of gedeeltelijk betrekking heeft op gronden behorende tot een zone als bedoeld in de Wgh. Wanneer een nieuw (of uitgewerkt) bestemmingsplan het mogelijk maakt geluidsgevoelige bebouwing in de geluidszone van een industrieterrein of (spoor)weg te realiseren, is een akoestisch onderzoek noodzakelijk naar de geluidsbelasting van een industrieterrein of spoor(weg) op geluidsgevoelige bebouwing.

Indien de hoogste toelaatbare geluidsbelasting wordt overschreden, kan op grond van de Wgh een hogere waarde (onthefing op de geluidsbelasting) worden verleend door het bevoegd gezag. Voorwaarde is dat het toepassen van maatregelen gericht op het terugbrengen van de geluidsbelasting onvoldoende doeltreffend zijn, of overwegende bezwaren van stedenbouwkundige, verkeerskundige, landschappelijke of financiële aard een rol spelen. Het toepassen van maatregelen dient in volgorde van prioriteit gericht te zijn op bronmaatregelen (geluiddempers, aanpassing wielen/spoor, aanpassing wegverharding en/of aangepaste rijsnelheden) en overdrachtsmaatregelen (geluidschermen/geluidswallen).

Wanneer sprake is van meerdere relevante geluidsbronnen, kan slechts een besluit hogere waarde worden vastgesteld voor zover de gecumuleerde geluidsbelasting niet leidt tot een onaanvaardbare geluidbelasting. Verder dient, in het geval van ontheffing op de geluidsbelasting, de binnenwaarde worden gewaarborgd door het eventueel toepassen van gevelmaatregelen.

8.2.1.1 Wegverkeersgeluid

Op grond van artikel 74 van de Wet geluidhinder bevinden zich van rechtswege langs alle wegen geluidzones waarbinnen de geluidbelasting vanwege de weg aan het gestelde in de Wet dient te worden getoetst. Dit geldt niet voor wegen:

- die zijn gelegen binnen een als woonerf aangeduid gebied of;
- waarvoor een maximumsnelheid van 30 km per uur geldt.

In artikel 76 van de Wet geluidhinder is geregeld dat bij vaststelling of herziening van een bestemmingsplan de wettelijke voorkeursgrenswaarden (hoogste toelaatbare geluidsbelasting) in acht moeten worden genomen van de artikelen 82 (bij nieuwbouw) en 100 (in geval het bestemmingsplan voorziet in een reconstructie van een weg) van de Wet geluidhinder.

Voor de wettelijke toetsing zijn de volgende wegen relevant:

- a. Rijksweg A10
- b. Johan Huizingalaan
- c. Henk Sneevlietweg
- d. Sloterweg

De voorkeursgrenswaarde voor het wegverkeerslawaaï bij nieuw te bouwen woningen bedraagt $L_{den} = 48$ dB.

8.2.1.2 Industriegeluid

Op grond van de Wet geluidhinder moet een geluidzone worden vastgesteld rond industrieterreinen waar inrichtingen zijn gevestigd die "in belangrijke mate geluidhinder kunnen veroorzaken". Dit zijn inrichtingen als aangewezen in bijlage I, onderdeel D van het Besluit omgevingsrecht (Stb. 2010, nr. 143), de zogenaamde "grote lawaaimakers". Dergelijke inrichtingen worden geacht zoveel lawaai te (kunnen) veroorzaken, dat de wijde omgeving ervan zeer zwaar belast wordt.

Het plangebied valt niet binnen de geluidzone rond gezoneerd industrieterrein 'Schiphol-Oost'. Het zonebeheer ligt bij de provincie Noord-Holland. De oorspronkelijke zone is vastgesteld in de jaren tachtig van de vorige eeuw. In de jaren negentig is een saneringsprogramma uitgevoerd, waardoor de geluidsbelasting is afgenomen en de 50 dB(A)-contour in de praktijk is verkleind. In 2011 heeft gemeente Haarlemmermeer het bestemmingsplan Schiphol-West en Omgeving vastgesteld en is een akoestisch onderzoek uitgevoerd voor de verkleining van de geluidszone. Onderstaande afbeelding laat de 50 dB(A)-contour zien van het zonebesluit uit de jaren tachtig. De gewijzigde 50 dB(A)-contour vanwege het saneringsprogramma is geel gemarkeerd.



De huidige zone is kleiner dan de oorspronkelijke zone die met het zonebesluit van 1986 is vastgesteld. Omdat een groot deel van de zone buiten het plangebied van bestemmingsplan 'Schiphol-West en Omgeving 2011' van gemeente Haarlemmermeer valt moet de gewijzigde zone via herzieningen van de omliggende bestemmingsplannen worden gerealiseerd. Een deel van de begrenzing van de zone valt binnen stadsdeel Nieuw-West. Voor het deel van de geluidszone die binnen dit plangebied valt wordt de zone in het kader van dit bestemmingsplan geactualiseerd en gewijzigd.

Op grond van artikel 41 Wgh is het mogelijk dat een zone wordt gewijzigd. Daartoe is een wijziging of herziening van het bestemmingsplan noodzakelijk. Artikel 41 lid 2 Wgh stelt in geval van de wijziging van een zone de volgende beperking: "een wijziging van een zone kan er niet toe strekken dat enig gebied waarbinnen met inachtneming van de al krachtens de Wm verleende vergunningen en de daaraan verbonden voorschriften een hogere geluidsbelasting, vanwege het industrieterrein, optreedt dan 50 dB(A), ophoudt van de zone deel uit te maken."

De kern van dit artikel is dat verkleining van een geluidszone ingevolge artikel 41 Wgh slechts mogelijk is indien deze er niet toe leidt dat buiten de (nieuwe) geluidszone een geluidsbelasting vanwege het gezoneerde industrieterrein optreedt van meer dan 50 dB(A). In het onderhavige bestemmingsplan wordt de zone verkleind in zuidelijke richting doordat in het bestemmingsplan geen zone meer wordt opgenomen.

8.2.1.3 Railverkeersgeluid

De regelgeving voor railverkeerslawaai is vastgelegd in de Wet geluidhinder [1] en het Besluit geluidhinder[2]. Voor spoorwegen die zijn aangegeven op de geluidplafondkaart wordt in art. 1.4a Bghde omvang van de geluidzone geregeld. De breedte van de zone is afhankelijk de hoogte van het geluidproductieplafond. Binnen de geluidzone dient de geluidsbelasting van nieuwe geluidsgevoelige bestemmingen te worden getoetst aan de voorkeursgrenswaarde. De breedte van de zone is afhankelijk van de hoogte van het geluidproductieplafond.

Het bestemmingsplan ligt direct naast de spoorlijnen Schiphol-Sloterdijk.

De voorkeursgrenswaarde voor het railverkeerslawaai bij nieuw te bouwen woningen bedraagt $L_{den} = 55$ dB.

8.2.1.4 Metro

De wijze waarop de geluidsbelasting van metrolijnen, die onder de Wet geluidhinder vallen, getoetst moet worden is afhankelijk van het feit of de betreffende lijn is opgenomen op de zonekaart zoals bedoeld in artikel 106 van de Wet geluidhinder. Metrolijnen die op de zonekaart staan moeten getoetst worden aan de grenswaarden voor railverkeerslawaai. Alle overige lijnen moeten getoetst worden aan de grenswaarden voor wegverkeerslawaai.

Voor dit bestemmingsplan geldt dat het baanvak van de metrolijn 50 niet op de zonekaart staat. Dit betekent dat de geluidsbelasting van deze metrolijn getoetst wordt aan de grenswaarden van wegverkeerslawaai. De voorkeursgrenswaarde voor het wegverkeerslawaai bij nieuw te bouwen woningen bedraagt $L_{den} = 48$ dB.

8.2.1.5 Uit te werken bestemming

Door de invoering van de Crisis- en herstelwet (CHW) op 31 maart 2010 is ook de Wet geluidhinder, de Wet milieubeheer en de Wabo gewijzigd. Met de CHW is het door wijziging van de Wgh mogelijk om voor situaties die betrekking hebben op industrielawaai en wegverkeerslawaai ook hogere waarden vast te stellen (en te toetsen) in de procedure voor een uitwerking- of wijzigingsplan. Vóór deze wijziging moest bij het moederplan (waarin de uitwerkingsplicht of wijzigingsbevoegdheid wordt opgenomen) eventueel noodzakelijke hogere waarden worden vastgesteld. In het geval dat er geen hogere waarde wordt vastgesteld bij het moederplan kan worden volstaan met een meer globale akoestische beschouwing waarin in ieder geval wordt onderbouwd dat de gewenste wijzigingsbevoegdheid en/of uitwerkingsplicht akoestisch mogelijk is. Voor industrielawaai is in artikel 48 en 57 Wgh de passage "de vaststelling van een bestemmingsplan" vervangen door "vaststelling van een bestemmingsplan of van een wijzigings- of uitwerkingsplan als bedoeld in artikel 3.6, eerste lid, onder a of b, van de Wet ruimtelijke ordening". Deze zelfde wijziging is voor wegverkeer is doorgevoerd in artikel 76 en 77 Wgh.

In de Wgh is niet vastgelegd hoe de koppeling (in tijd) plaatsvindt tussen een ontwerpwijzigings- of ontwerpuitwerkingsbesluit en het ontwerpbesluit hogere waarde. Het ontwerpbesluit hogere waarde heeft dus niet gelijktijdig met het ontwerpwijzigings- of ontwerpuitwerkingsbesluit ter inzage gelegd te worden.

8.3 Resultaten onderzoek

Door M+P raadgevende ingenieurs BV is onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting vanwege weg- en railverkeer en vanwege de bedrijvigheid op de in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte herontwikkeling (Akoestisch onderzoek wijziging bestemmingsplan Johan Huizingalaan 761-763 te Amsterdam, M+P raadgevende ingenieurs BV, 3 december 2015; zie Bijlage 4).

Er zijn drie mogelijke varianten in het onderzoek betrokken. Variant 1 betreft de transformatie van een bestaand kantoorpand tot een gemengde functie met onderwijs/kinderopvang. Varianten 2 en 3 betreffen de respectievelijk volledige en gedeeltelijke herontwikkeling van het gehele plangebied.

Variant 1: Flexibilisering functies 'Black Box'

Voor de flexibilisering van functies in de Black Box is gekeken naar de geluidsbelasting door bronnen buiten het gebouw (weg- en railverkeer, metro en bedrijvigheid) en het geluid in het gebouw als gevolg

van de nachthoreca. In het onderzoek en het voorontwerp bestemmingsplan werd nog uitgegaan van de realisatie van woningen in de Black Box, in het voorliggende bestemmingsplan niet meer.

Uit de berekeningen van de geluidsbelasting komt naar voren dat het vestigen van geluidsgevoelige bestemmingen in de Black Box mogelijk is, indien een hogere grenswaarde wordt verleend. Met name de drie onderste bouwlagen verdiepingen komen hiervoor in aanmerking, omdat hier de geluidsbelasting het laagst is. Opgemerkt wordt dat niet alle bouwlagen een 'stille zijde' hebben.

Het hebben van een 'stille zijde' is een eis vanuit het geluidbeleid. In geval van het vestigen van een kinderdagverblijf of onderwijsfunctie is er geen verplichting voor het hebben van een 'stille zijde'.

Voor de uitgebreide resultaten van berekeningen en conclusies per bronsoort verwijzen wij naar paragraaf 5.1 en Bijlage D van het onderzoek.

Bij de concrete ontwikkeling moet nog verder worden afgewogen of er maatregelen buiten het gebouw zijn te treffen om de geluidsbelasting terug te brengen. Dit is nodig in het kader van een procedure hogere grenswaarde. Daarvoor moeten maatregelen bij de bron (geluidsreducerende wegverharding, raildempers, verlagen rijsnelheid, etc.) en in de overdracht (geluidschermen, wallen, etc) worden beschouwd. Gezien de afstand tot de bronnen zijn maatregelen nodig over grote weg- en spoorlengten. Deze maatregelen achten wij op voorhand niet kosteneffectief.

Variant 2: Volledige herontwikkeling zonder 'Black Box'

Bij deze variant komt uit de berekeningen naar voren dat de geluidsbelasting vanwege het weg- en railverkeer, metro en bedrijvigheid leidt tot overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde. Dit is het geval voor alle bouwblokken op alle bouwlagen. Vanwege de rijksweg en de metro wordt ook de maximale ontheffingswaarde aan de zuidwestzijde van het plan (hogere verdiepingen) respectievelijk de oostzijde overschreden. Uit de berekeningen blijkt verder dat met name op de lager gelegen bouwlagen 'stille zijden' aanwezig zijn. Dit als gevolg van de afscherming door de omliggende hogere bebouwing. Als daar geluidsgevoelige bestemmingen worden gepland, voldoen deze aan het geluidbeleid van de Gemeente Amsterdam bij hogere grenswaarden.

Niet in alle gevallen is er een 'stille zijde' aanwezig aan weerszijde van de bouwblokken. Om daaraan te kunnen voldoen kunnen deze bouwlagen worden voorzien van bouwkundige maatregelen, zoals verhoogde balustrades bij balkons, al dan niet afsluitbare loggia's, tweede gevels of een deels afgesloten binnenterrein (atrium).

Bij de bouwblokken aan de oostzijde wordt de maximale ontheffingswaarde veelal overschreden. Dit leidt tot toepassing van 'dove gevels' om woningen mogelijk te maken. De bouwblokken hebben deels 'stille zijden' aan de binnenzijde van de bouwblokken of licht geluidsbelaste gevels. Bij deze laatste kunnen bouwkundige maatregelen worden getroffen, zoals hierboven is geschetst.

Voor de uitgebreide resultaten van berekeningen en conclusies per bronsoort verwijzen wij naar paragraaf 5.3 en Bijlage E van het onderzoek.

Bij de concrete ontwikkeling moet nog verder worden afgewogen of er maatregelen buiten het gebouw zijn te treffen om de geluidsbelasting terug te brengen. Dit is nodig in het kader van een procedure hogere grenswaarde. Daarvoor moeten maatregelen bij de bron (geluidsreducerende wegverharding, raildempers, verlagen rijsnelheid, etc.) en in de overdracht (geluidschermen, wallen, etc) worden beschouwd. Gezien de afstand tot de bronnen zijn maatregelen nodig over grote weg- en spoorlengten. Deze maatregelen achten wij op voorhand niet kosteneffectief.

Variant 3: herontwikkeling met behoud van 'Black Box'

Flexibilisering Black Box

Voor de flexibilisering van functies in de Black Box is gekeken naar de geluidsbelasting door bronnen buiten het gebouw (weg- en railverkeer, metro en bedrijvigheid) en het geluid in het gebouw als gevolg van de nachthoreca. In het onderzoek en het voorontwerp bestemmingsplan werd nog uitgegaan van de realisatie van woningen in de Black Box, in het voorliggende bestemmingsplan niet meer.

Uit de berekeningen van de geluidsbelasting komt naar voren dat het vestigen van geluidsgevoelige bestemmingen in de Black Box mogelijk is, indien een hogere grenswaarde wordt verleend. Met name

de drie onderste bouwlagen verdiepingen komen hiervoor in aanmerking, omdat hier de geluidsbelasting het laagst is. Opgemerkt wordt dat niet alle bouwlagen een 'stille zijde' hebben.

Het hebben van een 'stille zijde' is een eis vanuit het geluidbeleid. In geval van het vestigen van een kinderdagverblijf of onderwijsfunctie is er geen verplichting voor het hebben van een 'stille zijde'.

Voor de uitgebreide resultaten van berekeningen en conclusies per bronsoort verwijzen wij naar paragraaf 5.4 van het onderzoek.

Te herontwikkelen gebied

Bij deze variant komt uit de berekeningen naar voren dat de geluidsbelasting vanwege het weg- en railverkeer, metro en bedrijvigheid leidt tot overschrijdingen van de voorkeursgrenswaarde. Dit is het geval voor alle bouwblokken op alle bouwlagen. Vanwege de rijksweg en de metro wordt ook de maximale ontheffingswaarde aan de zuidwestzijde van het plan (hogere verdiepingen) respectievelijk de oostzijde overschreden. Uit de berekeningen blijkt verder dat met name op de lager gelegen bouwlagen 'stille zijden' aanwezig zijn. Dit als gevolg van de afscherming door de omliggende hogere bebouwing. Als daar geluidsgevoelige bestemmingen worden gepland, voldoen deze aan het geluidbeleid van de Gemeente Amsterdam bij hogere grenswaarden.

Niet in alle gevallen is er een 'stille zijde' aanwezig aan weerszijde van de bouwblokken. Om daaraan te kunnen voldoen kunnen deze bouwlagen worden voorzien van bouwkundige maatregelen, zoals verhoogde balustrades bij balkons, al dan niet afsluitbare loggia's, tweede gevels of een deels afgesloten binnenterrein (atrium).

Bij de bouwblokken aan de oostzijde wordt de maximale ontheffingswaarde veelal overschreden. Dit leidt tot toepassing van 'dove gevels' om woningen mogelijk te maken. De bouwblokken hebben deels 'stille zijden' aan de binnenzijde van de bouwblokken of licht geluidsbelaste gevels. Bij deze laatste kunnen bouwkundige maatregelen worden getroffen, zoals hierboven is geschetst.

Voor de uitgebreide resultaten van berekeningen en conclusies per bronsoort verwijzen wij naar paragraaf 5.4 en Bijlage F van het onderzoek.

Bij de concrete ontwikkeling moet nog verder worden afgewogen of er maatregelen buiten het gebouw zijn te treffen om de geluidsbelasting terug te brengen. Dit is nodig in het kader van een procedure hogere grenswaarde. Daarvoor moeten maatregelen bij de bron (geluidsreducerende wegverharding, raildempers, verlagen rijnsnelheid, etc.) en in de overdracht (geluidschermen, wallen, etc) worden beschouwd. Gezien de afstand tot de bronnen zijn maatregelen nodig over grote weg- en spoorlengten. Deze maatregelen achten wij op voorhand niet kosteneffectief.

8.4 Conclusie

Er zijn drie mogelijke varianten in het onderzoek betrokken. Variant 1 betreft de transformatie van een bestaand kantoorpand tot een gemengde functie met onderwijs/kinderopvang. Varianten 2 en 3 betreffen de respectievelijk volledige en gedeeltelijke herontwikkeling van het gehele plangebied.

Railverkeer is in alle varianten verantwoordelijk voor de meest maatgevende geluidsbelasting. Er worden echter geen overschrijdingen berekend van de maximale toelaatbare waarde voor railverkeer.

Vanwege de rijkswegen en de metro worden in varianten 2 en 3 de maximale toegestane waarden overschreden. Het betreft de geveldelen aan de zuid- en oostkant. Bij een aantal kavels is sprake van een hoge geluidsbelasting, maar worden er geen maximale ontheffingswaarden overschreden.

In de voor woningbouw geplande plandelen vallen de geluidbelastingen nagenoeg altijd binnen de streefwaarden voor bedrijvigheid. Dit geldt voor alle varianten. De vergunningsvoorwaarden voor Global Switch maken de geplande woningbouw aan de noordzijde van het plan mogelijk zonder noemenswaardige overschrijdingen. Op de naastgelegen woningbouw is er in variant 3 een overschrijding vanwege het gebruik van muziek op het terras van de Black Box in de dag-/ avondperiode (in de nachtperiode is het terras niet in gebruik).

De functiemenging met geluidsgevoelige functies is in de Black Box (varianten 1 en 3) in de huidige situatie problematisch vanwege onvoldoende geluidsisolatie in het pand. Er zijn bouwkundige

maatregelen mogelijk om de geluidsisolatie te verbeteren, daarnaast kan de situering in het gebouw gunstig worden gekozen. Bij de aanvraag voor een omgevingsvergunning zal het samengaan van verschillende functies nader moeten worden onderbouwd.

Al met al is de bestemming wonen in het plangebied mogelijk voor alle varianten, mits er hogere waarden worden verleend voor geluid vanwege de wegen, spoor en metro rondom het plan.

Hoofdstuk 9 Luchtkwaliteit

9.1 Algemeen

In het kader van een goede ruimtelijke ordening dient bij het opstellen van een bestemmingsplan uit oogpunt van de bescherming van de volksgezondheid rekening te worden gehouden met luchtkwaliteit. Vanuit een oogpunt van goede ruimtelijke ordening kunnen belemmeringen bestaan om een project te realiseren op een locatie waar de luchtkwaliteit slecht is. Ook een verslechtering van de luchtkwaliteit op bestaande locaties kan bezwaarlijk zijn.

9.2 Beleid en regelgeving

9.2.1 Wet milieubeheer (Wet luchtkwaliteit)

Op 15 november 2007 is de Wet luchtkwaliteit in werking getreden. Ingevolge de wet is een specifiek op luchtkwaliteit betrekking hebbende titel 5.2 in de Wet milieubeheer (hierna: Wm) opgenomen.

De kern van de wet wordt gevormd door een programmatische aanpak om de grenswaarden zo snel als redelijkerwijs mogelijk is, te halen en door de introductie van het begrip "in betekenende mate".

Op basis van de programmatische aanpak zijn per 1 augustus 2009 de Wet van 12 maart 2009 tot Wijziging van de Wet milieubeheer (implementatie en derogatie luchtkwaliteitseisen) en het Besluit derogatie in werking getreden en is de Regeling beoordeling luchtkwaliteit gewijzigd. Ingevolge artikel 5.16, eerste lid, van de Wet milieubeheer kan de bevoegdheid tot het vaststellen van een bestemmingsplan, waarvan de uitoefening of toepassing gevolgen kunnen hebben voor de luchtkwaliteit, worden uitgeoefend indien (samengevat) aannemelijk is gemaakt dat:

- deze uitoefening niet leidt tot het overschrijden of waarschijnlijk overschrijden, van een in bijlage 2 van de wet opgenomen grenswaarde;
- de concentratie in de buitenlucht van de desbetreffende stof als gevolg van die uitoefening of toepassing per saldo verbetert of tenminste gelijk blijft, of
- bij een beperkte toename van de concentratie van de desbetreffende stof, door een met die uitoefening of toepassing samenhangende maatregel of een door die uitoefening of toepassing optredend effect, de luchtkwaliteit per saldo verbetert;
- deze uitoefening niet in betekenende mate bijdraagt aan de concentratie in de buitenlucht van een stof waarvoor in bijlage 2 een grenswaarde is opgenomen;
- deze uitoefening is genoemd of beschreven in, dan wel betrekking heeft op, een ontwikkeling of voorgenomen besluit welke is genoemd of beschreven in, dan wel past binnen of in elk geval niet in strijd is vastgesteld programma (NSL).

In bijlage 2 van de wet zijn de grenswaarden, plandrempel en alarmdrempels voor de diverse stoffen opgenomen. Voor fijn stof en stikstofdioxide zijn de belangrijkste grenswaarden in tabel 1 weergegeven.

Tabel 1 bijlage 2: grenswaarden maatgevende stoffen

stof	toetsing van	grenswaarde	geldig vanaf
stikstofdioxide (NO ₂)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	2010
fijn stof (PM ₁₀)	jaargemiddelde concentratie	40 µg/m ³	2005
	dagnorm 24-uurgemiddelde concentratie	max. 35 keer p.j. meer dan 50 µg/m ³	2005

De dagnorm 24-uurgemiddelde concentratie houdt in dat de norm voor fijn stof (PM₁₀) maximaal 35 dagen per jaar mag worden overschreden. Daarnaast geldt een plaatsafhankelijke aftrek voor de jaargemiddelde norm voor fijn stof. Voor Amsterdam bedraagt de aftrek voor het jaargemiddelde fijn stof 6 µg/m³ en voor het 24-uurgemiddelde 6 overschrijdingen per jaar. Met deze aftrek mag de dagnorm derhalve 41 keer worden overschreden.

Voor luchtkwaliteit als gevolg van wegverkeer is stikstofdioxide (NO_2 , jaargemiddelde) in Amsterdam het meest maatgevend, aangezien deze stof door de invloed van het wegverkeer het snelst een overschrijding van de grenswaarde uit de wet veroorzaakt. Daarnaast zijn ook de concentraties van fijn stof (PM_{10}) van belang.

De toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteitseisen dient plaats te vinden bij vaststelling van het bestemmingsplan, dit toetsmoment kan niet worden verschoven naar het vaststellen van een uitwerkingsplan.

9.2.2 Besluit en Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)

Artikel 5.16, eerste lid, onder b, van de wet introduceert het begrip "niet in betekende mate". In het Besluit 'Niet in betekende mate bijdragen' (Besluit Nibm) en de Regeling Niet in betekende mate bijdragen (Regeling Nibm) zijn de uitvoeringsregels vastgelegd die betrekking hebben op het begrip "niet in betekende mate (nibm)". Projecten waarvan vastgesteld is dat deze 'niet in betekende mate' (nibm) bijdragen aan de luchtverontreiniging zijn vrijgesteld van toetsing aan de grenswaarden voor luchtkwaliteit.

In artikel 2 van het besluit Nibm is bepaald dat aannemelijk is gemaakt dat de uitoefening van een of meer bevoegdheden of de toepassing van een of meer wettelijke voorschriften niet in betekende mate bijdraagt, indien als gevolg van die uitoefening of toepassing de toename van de concentraties in de buitenlucht van zowel zwevende deeltjes (PM_{10}) als stikstofdioxide met ingang van het tijdstip dat het NSL in werking is getreden niet de 3%- grens overschrijdt;

In de Regeling Nibm is voor bepaalde categorieën van projecten de 3%-grens getalsmatig geconcretiseerd. Voor deze categorieën is het wettelijk geregeld dat in die gevallen de negatieve effecten de 3%-grens in ieder geval niet overschrijden. Dit betekent dat in de aangewezen gevallen zelfs geen indicatieve berekening hoeft plaats te vinden en dat het project zonder verdere motivering of toetsing door kan gaan.

De belangrijkste aangewezen categorieën voor de 3%-grens zijn de bouw van niet meer dan 1.500 woningen (of 3.000 woningen indien er twee ontsluitingswegen zijn met een gelijkmatige verkeersverdeling) en de bouw van kantoren met een bruto vloeroppervlak van niet meer dan 100.000 m² (of 200.000 m² indien er twee ontsluitingswegen zijn met een gelijkmatige verkeersverdeling). Verder zijn er nog drempels opgenomen voor de aanleg van gemengde woningbouw- en kantoorlocaties en voor het oprichten van landbouwinrichtingen en spoorwegemplacements. In de toekomst zal deze lijst nog aangevuld worden met categorieën voor infrastructuur.

Om versnippering van 'in betekende mate' (ibm) projecten in meerdere nibm-projecten te voorkomen is een anticumulatie-bepaling (artikel 5 Besluit NIBM) opgenomen. Deze heeft betrekking op aan elkaar grenzende of in elkaars directe nabijheid gelegen bedrijfslocaties, kantoorlocaties, woningbouwlocaties of locaties voor inrichtingen of infrastructuur die (samengevat) worden gerealiseerd die gebruikmaken van dezelfde ontsluitingsinfrastructuur en die aan elkaar grenzen of in elkaars nabijheid zijn gelegen (tot maximum 1000 meter). In het Besluit Nibm is het bepaald dat deze locaties voor als één locatie worden gezien. Dit is om te voorkomen dat grote projecten in kleine stukjes worden opgedeeld die allemaal onder de Nibm-regeling zouden kunnen vallen.

9.2.3 Besluit gevoelige bestemmingen

De AMvB is in januari 2009 in werking getreden. Met deze AMvB wordt beoogd de realisering van scholen en andere gevoelige bestemmingen in de nabijheid van drukke (snel)wegen tegen te gaan als op de locatie in kwestie sprake is van een (dreigende) overschrijding van de Europese normen voor luchtkwaliteit.

Deze AMvB vormt een aanvulling op het beginsel van een goede ruimtelijke ordening zoals verankerd in de Wet ruimtelijke ordening. De AMvB heeft niet tot doel om op voorhand elk risico af te dekken, maar om de meest nijpende situaties via een dwingende regeling te voorkomen.

Tot de gevoelige bestemmingen behoren: scholen (voor onderwijs aan minderjarigen), kinderopvang, bejaarden-, verzorgings- en verpleegtehuizen. Achtergrond hiervan is dat de AMvB is gericht op functies die specifiek bedoeld zijn voor groepen mensen die extra gevoelig zijn voor verontreinigende stoffen,

zijnde kinderen, ouderen en zieken.

9.2.4 Richtlijn gevoelige bestemmingen Amsterdam

Deze richtlijn, op 5 januari 2010 vastgesteld door het College van Burgemeester en Wethouders, is een uitwerking van een amendement dat de gemeenteraad op 1 maart 2006 heeft aangenomen bij de behandeling van het Actieplan Luchtkwaliteit Amsterdam. Het amendement houdt in dat "geen voorzieningen voor gevoelige groepen in nabijheid van plekken waar veel verkeer is" wordt vervangen door: "in het ruimtelijk orderingsbeleid er meer rekening gehouden wordt dat voorzieningen voor gevoelige groepen niet in de directe nabijheid van grote verkeersaders worden geplaatst, of dat het beschermen van de volksgezondheid vormt een belangrijk uitgangspunt van het Nederlandse en Amsterdamse luchtkwaliteitsbeleid. De gemeente wil ook in relatie tot ruimtelijke planvorming in de omgeving van het eigen wegnnet zorgvuldig met deze groepen omgaan er maatregelen worden getroffen om de gevoelige groepen beter te beschermen dan nu doorgaans het geval is" (Amendement C - Gemeentebld afd. 1, nr. 148).

Uitgangspunten zijn dat:

1. binnen de zone van 300 meter gemeten van de rand van een snelweg en 50 meter gemeten van de rand van een provinciale weg, geen gevoelige bestemmingen worden geprojecteerd;
2. bij stedelijke wegen met meer dan 10.000 mvt per etmaal binnen een afstand van 50 meter gemeten van de rand van de weg geen gevoelige bestemmingen in de eerste lijnsbebouwing worden geprojecteerd.

Van de onder 1 en 2 genoemde uitgangspunten kan gemotiveerd worden afgeweken indien (bijzondere) omstandigheden en belangen hiertoe aanleiding geven. Indien men vanuit projecten gevoelige bestemmingen langs drukke wegen wil realiseren, dan is een advies van de GGD, afdeling Milieu en Gezondheid nodig. Daarbij is van belang dat de aan de luchtkwaliteit gerelateerde gezondheidsaspecten worden beschouwd in relatie tot alle overige spelende belangen.

Voor de omschrijving van een gevoelige bestemming wordt aangesloten bij het (landelijke) Besluit gevoelige bestemmingen luchtkwaliteit, namelijk: gebouwen geheel of gedeeltelijk bestemd of in gebruik ten behoeve van basisonderwijs, voortgezet onderwijs of overig onderwijs aan minderjarige, kinderopvang, verzorgingstehuis, verpleegtehuis of bejaardentehuis.

De richtlijn heeft, evenals bij het landelijke Besluit gevoelige bestemmingen alleen betrekking op nieuwe situaties en bij een uitbreiding van een bestaande gevoelige bestemming, indien de toename eenmalig ten hoogste 10% van het aantal daar reeds verblijvende personen bedraagt.

Op 22 januari 2014 heeft de Gemeenteraad van Amsterdam de richtlijn vastgesteld als aanvullend toetsingskader van de structuurvisie Amsterdam.

Het voorliggende plan voorziet niet in de realisatie een gevoelige bestemming in de nabijheid van een drukke (snel)weg, maar wel binnen 50 meter van een stedelijke weg. Omdat in dit geval sprake is van transformatie van een leegstaand kantoorpand kan op grond van de op 26 november 2011 aangenomen Motie Mulder (motie 46 van de raadsleden Mulder c.s. inzake het initiatiefvoorstel van raadslid Mulder getiteld "Bestrijding leegstand van kantoren") worden afgeweken van de stedelijke richtlijn.

9.3 Resultaten onderzoek

Op deze locatie is sprake van bestaande bedrijfsmatige functies alsmede kantoorruimte, die vervangen worden door maximaal 365 woningen en een gemengd niet-woonprogramma waarvan een deel al bestaand/toegelaten is. De totale bebouwingsintensiteit neemt toe van ca. 55.575 m² bvo tot maximaal 72.905 m² bvo. Er is ten gevolge van de herontwikkeling van de kantoor- en bedrijfsruimten door woningen en gemengde functies per saldo geen toename van het aantal verkeersbewegingen. Voor onderhavig bestemmingsplan is daarom geen luchtkwaliteitsonderzoek nodig: wanneer de verkeersintensiteiten niet toenemen, verslechtert de luchtkwaliteit niet ten gevolge van het project. De luchtkwaliteit staat de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg.

Het aantal woningen valt bovendien ruimschoots binnen de aangewezen norm voor 'niet in betekende mate bijdragen' (NIBM) van 1.500 woningen (of 3.000 woningen indien er twee ontsluitingswegen zijn met een gelijkmatige verkeersverdeling) en het toename van bruto vloeroppervlak is eveneens veel

kleiner dan de bouw van kantoren met een bruto vloeroppervlak van niet meer dan 100.000 m² (of 200.000 m² indien er twee ontsluitingswegen zijn met een gelijkmatige verkeersverdeling). Het project voldoet daarmee aan artikel 4 van de 'Regeling niet in betekenende mate bijdragen (luchtkwaliteitseisen)', derhalve is geen onderzoek noodzakelijk.

Het bestemmingsplan voorziet, ook na toepassing van de uitwerkingsregels, niet in het toestaan van gevoelige bestemmingen binnen de zones langs de rijkswegen.

De gemeentelijke richtlijn is tenslotte niet van toepassing omdat het de transformatie van bestaande gebouwen betreft: de Amsterdamse richtlijn is niet van toepassing vanwege de motie Mulder.

9.4 Conclusie

Het project leidt niet tot een verslechtering van de luchtkwaliteit. De luchtkwaliteitseisen uit de Wet milieubeheer staan de uitvoering van het bestemmingsplan niet in de weg, het Besluit gevoelige bestemmingen en de Richtlijn gevoelige bestemmingen Amsterdam evenmin.

Hoofdstuk 10 Bodem

10.1 Algemeen

Bij het toekennen van (gevoelige) bestemmingen aan gronden is het van belang om te weten wat de kwaliteit van de bodem is. In het kader van goede ruimtelijke ordening moet voorkomen worden dat gevoelige bestemmingen op verontreinigde gronden worden gerealiseerd. Ook op grond van de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) en de Bouwverordening is het verboden te bouwen op verontreinigde grond. Daarom moet voorafgaand aan de vaststelling van het bestemmingsplan onderzoek worden gedaan naar de bodemkwaliteit in het plangebied. Bij een geconstateerde verontreiniging moet in verband met de uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan tevens in kaart worden gebracht welke saneringsmaatregelen nodig zijn om het beoogde gebruik van de gronden te kunnen realiseren.

Het bestemmingsplan maakt geen nieuw gebruik mogelijk. Uitsluitend de bestaande situatie wordt opnieuw vastgelegd. Voor deze bestaande functies is in het verleden onderzoek naar de kwaliteit van de bodem uitgevoerd. Bodemonderzoek voor deze bestaande situaties is daarom in het kader van dit bestemmingsplan niet aan de orde.

Bij eventuele toekomstige uitbreidingen of herontwikkelingen van bestaande functies zal bij de aanvraag omgevingsvergunning een bodemonderzoek moeten worden overlegd, waaruit blijkt dat de bodem geschikt is voor het beoogde doel. De Bouwverordening waarborgt de uitvoering van dat bodemonderzoek op dat moment.

10.2 Beleid en regelgeving

10.2.1 Wet bodembescherming

De bescherming van de bodem wordt wettelijk o.a. geregeld in de Wet bodembescherming (Wbb). De Wbb is een zogenaamde raamwet, wat betekent dat de kaders worden aangegeven maar dat de uitwerking daarvan geregeld is in verschillende besluiten en circulaire's (o.a. Besluit bodemkwaliteit, Besluit Uniforme Saneringen en Circulaire bodemsanering 2009). De Wbb stelt in het bijzonder regels ter voorkoming van bodemverontreiniging en sanering van ontstane verontreiniging.

De Wbb heeft betrekking op landbodems; waterbodems vallen onder de Waterwet. In de Wbb maakt grondwater wel onderdeel uit van de bodem.

De wet bestaat uit een tweetal regelingen:

1. Een regeling voor de bescherming van de bodem, met daarin opgenomen de zorgplicht;
2. Een regeling voor de aanpak van overige bodemverontreiniging op land.

10.2.2 Nota Bodembeheer

De gemeenteraad heeft op 4 april 2012 de Nota Bodembeheer en de bodemkwaliteitskaart van Amsterdam vastgesteld. Het Besluit bodemkwaliteit geeft gemeenten de vrijheid eigen normen op te stellen voor toepassen van grond binnen de eigen gemeente, het zogenaamde gebiedsspecifieke beleid. Dat is met genoemde nota voor Amsterdam ingevuld. Deze eigen normen (de lokale maximale waarden) waarborgen het stand-still principe binnen Amsterdam, het uitgangspunt waarbij de kwaliteit van de bodem binnen de gemeentegrenzen niet verslechtert.

Bij de keuze van de lokale normen is rekening gehouden met het daadwerkelijk gebruik van de bodem, de gemiddelde gehalten in een gebied en mogelijke blootstelling aan verontreiniging. Voor elke stof is de gekozen lokale maximale waarde afhankelijk van de bodemfunctie. Hoe gevoeliger de functie, hoe strenger de norm. Wat schoon is moet schoon blijven. In het gebiedsspecifieke kader kan een op de functie gerichte norm beschermen waar dat nodig is, maar ook verruimen waar dat verantwoord is. Omdat er ruimte blijft om bij stedelijke vernieuwing gemotiveerd de afweging te maken tussen gezondheidsrisico's en maatschappelijke belangen is lokaal maatwerk mogelijk. Amsterdam maakt op deze manier optimaal gebruik van de beleidsvrijheid vanuit de wettelijke kaders. De Amsterdamse maximale waarden gelden niet voor de naoorlogse wijken van Amsterdam en het havengebied Westpoort. De grond in dit gebied (bijna 50% van Amsterdam) is schoon en geschikt om overal zonder

onderzoek te hergebruiken.

Uit het oogpunt van efficiency en eenduidigheid in onderhoud en beheer is één bodemkwaliteitskaart opgesteld voor heel Amsterdam (bestaande uit meerdere deelkaarten). De kaart vormt de technisch inhoudelijke onderbouwing voor het nieuwe Amsterdamse bodembeleid.

10.3 Resultaten onderzoek

Het stadsdeel beschikt over een bodemkwaliteitskaart. Op deze kaart is de bodemkwaliteit van de diepe lagen, de toplaag en het oorspronkelijke maaiveld weergegeven. Deze staat op de site <http://www.amsterdam.nl/gemeente/organisatie-diensten/dmb/publicaties/bo-gro-0/nota-bodem/>.

Op de onderstaande afbeelding is een uitsnede van de Amsterdamse bodemkwaliteitskaart ter plaatse van het plangebied weergegeven. Het plangebied is grotendeels aangegeven als 'zone-1'. Deze zonering wordt gekwalificeerd als 'schone grond'.



Bij toepassingen van de uitwerkingsplicht wordt bodemonderzoek uitgevoerd.

10.4 Conclusie

Het plangebied is grotendeels aangegeven als 'zone-1'. Deze zonering wordt gekwalificeerd als 'schone grond'. Er is daarom geen aanleiding te veronderstellen dat de bodemkwaliteit een belemmering vormt voor de beoogde herontwikkeling. Bij toepassingen van de uitwerkingsplicht zal bodemonderzoek moeten worden uitgevoerd.

Hoofdstuk 11 Cultuurhistorie en archeologie

11.1 Algemeen

Het archeologisch erfgoed bestaat uit voorwerpen en structuren die in de bodem bewaard zijn. Ook landschappelijke of infrastructurele elementen kunnen een archeologische waarde hebben. Deze materiële overblijfselen vormen een onderdeel van onze leefomgeving waarvan het behoud of de ontsluiting op maat gesneden maatregelen vergt. Het archeologisch bodemarchief levert een bijdrage aan de cultuurhistorie van onze stad en maakt de beleving van het verleden bovendien tastbaar.

Vanwege het ruimtelijke karakter van het bodemarchief vertoont het archeologisch beleid raakvlakken met dat van de ruimtelijke ordening. Door de invoering van de nieuwe Monumentenwet 1988 in september 2007 is archeologische zorg formeel geïntegreerd in de ruimtelijke ordening. Een essentieel uitgangspunt van de nieuwe wet is dat het erfgoed in de bodem beter wordt beschermd. Dit betekent dat bij ruimtelijke planontwikkeling vroegtijdig rekening wordt gehouden met archeologisch erfgoed. Als behoud in de bodem geen optie is, dan is, voorafgaand aan de bodemverstoring, onderzoek nodig om archeologische overblijfselen te documenteren en de informatie en vondsten te behouden. In de dichtbebouwde stedelijke omgeving is in de praktijk doorgaans sprake van deze laatste optie.

11.2 Beleid en regelgeving

11.2.1 Monumentenwet

De Monumentenwet 1988 biedt bescherming aan monumenten en stads- en dorpsgezichten. Per 1 september 2007 is de wijziging van de Monumentenwet 1988 ten behoeve van de archeologische monumentenzorg (Wet op de archeologische monumentenzorg) in werking getreden.

Daarin is bepaald dat de gemeenteraad bij de vaststelling van een bestemmingsplan en bij de bestemming van de in het plan begrepen grond, rekening houdt met de in de grond aanwezige dan wel te verwachten monumenten (art. 38a Monumentenwet 1988). Dat betekent dat bij de vaststelling van een bestemmingsplan niet alleen rekening moet worden gehouden met bekende monumenten, maar ook met de omstandigheid dat in bepaalde terreinen nog archeologische resten in de bodem kunnen worden aangetroffen. Om zo tijdig mogelijk hierop te kunnen anticiperen is het nodig de archeologische verwachting van een gebied in kaart te brengen door middel van een archeologisch bureauonderzoek.

In het belang van de archeologische monumentenzorg kan in een bestemmingsplan een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van bepaalde werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden, als bedoeld in artikel 3.3 sub a van de Wet ruimtelijke ordening verplicht worden gesteld (art. 39 lid 1 Monumentenwet 1988).

Daarbij kan in een bestemmingsplan in het belang van de archeologische monumentenzorg bepaald worden dat de aanvrager van een dergelijke omgevingsvergunning een rapport dient over te leggen waarin de archeologische waarde van het terrein, dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van het college van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld (art. 39 lid 2 Monumentenwet). Aan een dergelijke omgevingsvergunning kunnen voorschriften worden verbonden (art. 39 lid 3 Monumentenwet 1988).

Ook regelt de Monumentenwet dat bij een bestemmingsplan kan worden bepaald dat de aanvrager van een omgevingsvergunning voor het bouwen een rapport dient over te leggen waarin de archeologische waarde van het terrein, dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van het college van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld. Ook aan de omgevingsvergunning voor het bouwen kunnen voorschriften worden verbonden.

11.2.2 Modernisering Monumentenzorg (MoMo)

Op 31 mei 2011 heeft de Eerste Kamer ingestemd met het wetsvoorstel modernisering monumentenzorg (MoMo), waarbij de Monumentenwet 1988 en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) wijzigen. Met dit wetsvoorstel verandert het volgende:

- per 1 januari 2012 is de grens van vijftig jaar voor het aanwijzen van monumenten te vervallen;

- ook de mogelijkheid voor belanghebbenden om aanwijzigingsverzoeken te doen is vervallen vanaf 1 januari 2012;
- de procedure voor het wijzigen van rijksmonumenten zal vereenvoudigen;
- er komt een subsidieregeling voor het bevorderen van herbestemming. Deze regeling geeft een recht op subsidie voor het wind- en waterdicht houden van monumenten en voor haalbaarheidsstudies naar herbestemming.

Het nieuwe vergunningvrije regime wordt opgenomen Bor (Besluit omgevingsrecht) en Besluit ruimtelijke ordening (Bro):

- gewoon onderhoud waarbij het uiterlijk van het monument niet wijzigt wordt vergunningvrij. Verder worden in pandige wijzigingen en wijzigingen aan onderdelen zonder monumentale waarde ook vergunningvrij;
- het Bor wordt ook aangepast voor beschermde stads- en dorpsgezichten. Bepaalde bouwactiviteiten in rijksbeschermd stads- en dorpsgezichten aan achtergevels of op achtererven van niet-beschermd panden worden vergunningvrij, mits deze gevels of erven niet naar het openbaar toegankelijke gebied gekeerd zijn. Momenteel is niets vergunningvrij, ook niet bij niet-beschermd panden;
- Gedeputeerde Staten adviseren – buiten de bebouwde kom – alleen nog over plannen waarover het rijk ook adviseert: sloop, herbestemming, reconstructie en ingrijpende wijzigingen.

Daarnaast heeft het MoMo per 1 januari 2012 geleid tot een wijziging van artikel 3.1.6, lid 4, onder a, van het Bro. In de toelichting van een bestemmingsplan moet dan een beschrijving worden opgenomen van de wijze waarop met de in het gebied aanwezige cultuurhistorische waarden en in de grond aanwezige of te verwachten monumenten rekening is gehouden.

11.2.3 Archeologiebeleid Amsterdam

In aansluiting op het rijks- en provinciaal beleid besteedt de gemeente specifieke aandacht aan vroegtijdige inpassing van archeologie in de ruimtelijke orderingsprocessen. Uitgangspunt hierbij is een kwalitatief adequaat beheer van het cultureel erfgoed met aandacht voor een efficiënte voortgang van bouwprocessen en kostenbeheersing.

De nieuwe wetgeving schrijft voor dat bij vaststelling van een nieuw bestemmingsplan altijd een nadere waardestelling nodig is van de aanwezige archeologische verwachting in de vorm van een bureauonderzoek.

Dit bureauonderzoek behelst een specificatie van eventuele archeologische waarden binnen een specifiek plangebied en een advies met betrekking tot het daarbij behorende beleid en/of te nemen maatregelen. Bij de formulering van het beleid staat altijd een realistische balans tussen het archeologische belang ten opzichte van de voortgang van het ruimtelijke ontwikkelingsproces in de stad centraal.

Op basis van het bureauonderzoek wordt beoordeeld of een beschermende regeling in het bestemmingsplan nodig is, en zo ja, op welke wijze dat dient te gebeuren. Indien het bureauonderzoek leidt tot een bepaalde archeologische verwachting, dan kan in het bestemmingsplan een regeling worden getroffen in die zin dat in aangegeven gevallen de aanvrager om een omgevingsvergunning voor het bouwen dan wel een omgevingsvergunning voor het uitvoeren van bepaalde werken, geen bouwwerken zijnde, of werkzaamheden, een rapport dient te overleggen waarin de archeologische waarde van het terrein, dat blijkens de aanvraag zal worden verstoord, naar het oordeel van het college van burgemeester en wethouders in voldoende mate is vastgesteld (archeologisch rapport). Op grond van dat archeologisch rapport kunnen eventueel voorschriften aan de betreffende omgevingsvergunning worden gesteld.

Ondanks de getroffen maatregelen om vooraf archeologisch onderzoek in te plannen kunnen toevallig vondsten bij bouwprojecten worden aangetroffen. Hiervoor blijft de meldingsplicht van kracht (artikel 53 Monumentenwet 1988). Deze houdt in dat, ondanks getroffen maatregelen om vooraf archeologisch onderzoek in te plannen, bij toevallig vondsten Bureau Monumentenzorg en Archeologie per ommekeer dient te worden geïnformeerd door de uitvoerder of opdrachtgever.

11.2.4 Beleid stadsdeel

11.2.4.1 Nota cultuurhistorie Nieuw-West

De Nota Cultuurhistorie is op 26 juni 2013 door de stadsdeelraad vastgesteld. De doelstelling van de Nota Cultuurhistorie Nieuw-West is om de hooggewaardeerde architectonische objecten en stedenbouwkundige structuren van de Westelijke Tuinsteden te beschermen zonder daarbij de stedelijke ontwikkeling en de stedelijke vernieuwing in het bijzonder op slot te zetten. De nota bevat richtlijnen hoe om te gaan met cultuurhistorische waarden bij ruimtelijke ontwikkelingen.

11.2.4.2 Erfgoedverordening

Op 27 maart 2013 heeft de stadsdeelraad de Erfgoedverordening stadsdeel Nieuw-West vastgesteld. De aanleiding voor de aanpassing van de verordening is dat deze aansluit op de nieuwe landelijke wet- en regelgeving, die 1 januari 2012 is ingegaan, en die gericht is op deregulering en inbedding van cultuurhistorie in de ruimtelijke ordening.

De Erfgoedverordening regelt de volgende onderwerpen:

- de aanwijzing van monumenten tot gemeentelijk monument;
- de aanwijzing van stads- en dorpsgezichten tot gemeentelijke stads- en dorpsgezichten;
- het vergunningstelsel voor de gemeentelijke en beschermde monumenten;
- de inschakeling van de Commissie Welstand en Monumenten als adviesorgaan voor de aanwijzing tot gemeentelijk en beschermd (rijks)monument en gemeentelijk stads- of dorpsgezicht en de verlening van een vergunning voor gemeentelijke en beschermde (rijks)monumenten, Bureau Monumenten & Archeologie (BMA) levert daarvoor het ambtelijk advies. Deze inhoudelijke advisering door BMA ondersteunt CWM om haar adviestaak uit te kunnen voeren op een wijze zoals is bedoeld in de Monumentenwet 1988 en in deze verordening;
- de regeling van bovengrondse cultuurhistorische waarden in bestemmingsplannen;
- eisen aan cultuurhistorisch onderzoek;
- eisen aan archeologisch onderzoek;
- de regeling van betreding in het belang van archeologisch onderzoek in het kader van een bestemmingsplan of een projectbesluit.

11.3 Cultuurhistorie

In deze paragraaf worden kort een cultuurhistorische beschrijving van het plangebied uiteengezet en de geldende richtlijnen uit de nota cultuurhistorie Nieuw-West.

Beschrijving

De polders in de omgeving van het plangebied zijn in de 12de eeuw ontgonnen. De Sloterweg diende hierbij als achterkade van de veenontginning (Sloterpolder Sloterwegszijde) die plaatsvond vanaf de oostoever van het Slotermeer. Vanaf de Sloterweg werd zuidwaarts de Sloter Bovenwegspolder of Riekerpolder ontgonnen. Deze naam is afgeleid van het dorp Rieck, Rijk of Rietwijk dat ten zuidoosten van het huidige Badhoevedorp lag. Het kerkdorp werd aan het einde van de 16de eeuw verzwolgen door het Haarlemmermeer. De naam "Riek" komt terug in de benaming van zowel kantorenpark Riekerpolder als in Schiphol-Rijk. Het plangebied was onderdeel van een typisch veenweidelandschap zoals dat nog steeds bestaat in de Osdorper Binnenpolder Zuid. De Sloterweg was oorspronkelijk de belangrijkste verbinding tussen Haarlem en Amsterdam. Ook had de weg een religieuze functie als pelgrimsroute, de zogenaamde Heiligeweg, naar het bedevaartsoord de Heilige Stede waar het Mirakel van Amsterdam had plaats gevonden. Rondom het kruispunt van de Sloterweg en de Osdorperweg ligt nog altijd het oude dorp Sloten dat het belangrijkste voorzieningencentrum was van landelijk Nieuw-West. Ter plaatse van de Riekerpolder had de Sloterweg meer het karakter van een boerderijenlint zoals dat in meer westelijke richting nog steeds herkenbaar is. Hier en daar waren er zelfs enkele bescheiden buitenplaatsen aanwezig, vaak boerderijen met herenkamer die als belegging van rijke stedelingen dienden. Aan de Sloterweg woonden van oudsher de wat rijkere boeren van Sloten vanwege het voorkomen van goede graslanden in deze omgeving. In de Omgeving van Huis te Vraag (Hoofdorpleinbuurt) ligt ook nog een relict van de oude Heilige weg en ook de Overtoom, de Leidsestraat en de Heiligeweg in de binnenstad maakten onderdeel van uit van de pelgrimsroute. Bij de

uitvoering van het Algemeen Uitbreidingsplan (AUP) van Amsterdam in de jaren 1950 verdween het historische polderlandschap met de Sloterweg en de boerderijen onder twee meter ophoogzand. Er is ter plaatse niets meer wat aan deze periode herinnert. Ook de oude Riekmolen die aan de Nieuwe Meer stond wordt verplaatst naar de Amstel waar hij nu bekend staat als de Rembrandtmolen.



Afbeelding: de Sloterweg en de ringspoordijk rond 1940 (bron: Beeldbank Amsterdam)

In de twintigste eeuw raakte de oude Riekerpolder doorsneden met infrastructuur. Naar aanleiding van het Rijkswegenplan uit 1932 werd de Haagseweg aangelegd tussen Amsterdam en Den Haag, in 1966 werd deze weg vervangen door de huidige snelweg A4 op een dijklichaam ten noorden van de oude weg. Voor de Tweede Wereldoorlog was een dijklichaam aangelegd voor een ringspoorweg rondom Amsterdam. Eind jaren zeventig werd hierop een spoorverbinding tussen het Centraal Station en de luchthaven Schiphol aangelegd, die deels gebruik maakte van het dijklichaam van de A4. Tenslotte is de Johan Huizingalaan, onderdeel van de hoofdstructuur van de Tuinstad Slotervaart.

Deze infrastructuur is bepalend geweest voor de opzet van de bedrijfsbebouwing van IBM die sinds de jaren zestig van de vorige eeuw zijn opgericht in het gebied tussen de Henk Sneevlietweg, spoor, A4 en Johan Huizingalaan. IBM, ofwel International Business Machines Corporation is een bedrijf dat typemachines vervaardigde. Bij het grote publiek is het bedrijf vooral bekend vanwege de IBM Personal Computer, de allereerste pc. De bebouwing op de percelen Johan Huizingalaan 759 t/m 765 is opgericht als bedrijfsbebouwing en kantoorruimte voor de typemachinefabriek. Vanaf eind jaren negentig heeft IBM de bedrijfsbebouwing grotendeels afgestoten. Alleen het pand Johan Huizingalaan 765 is nog in gebruik bij het bedrijf als kantoorpand. Tot de hedendaagse kernactiviteiten van IBM behoren het ontwerpen en verkopen van computerhardware, -software, -technologie en dienstverlening in de IT-sector.



Afbeelding: de bedrijfsbebouwing van IBM gezien vanuit het noordwesten.

De bebouwing in het plangebied is niet gewaardeerd op de waarderingskaarten uit de Atlas AUP-gebieden Amsterdam. Dat geldt wel voor het naastgelegen IBM hoofdkantoor.

Gemeentelijk monument

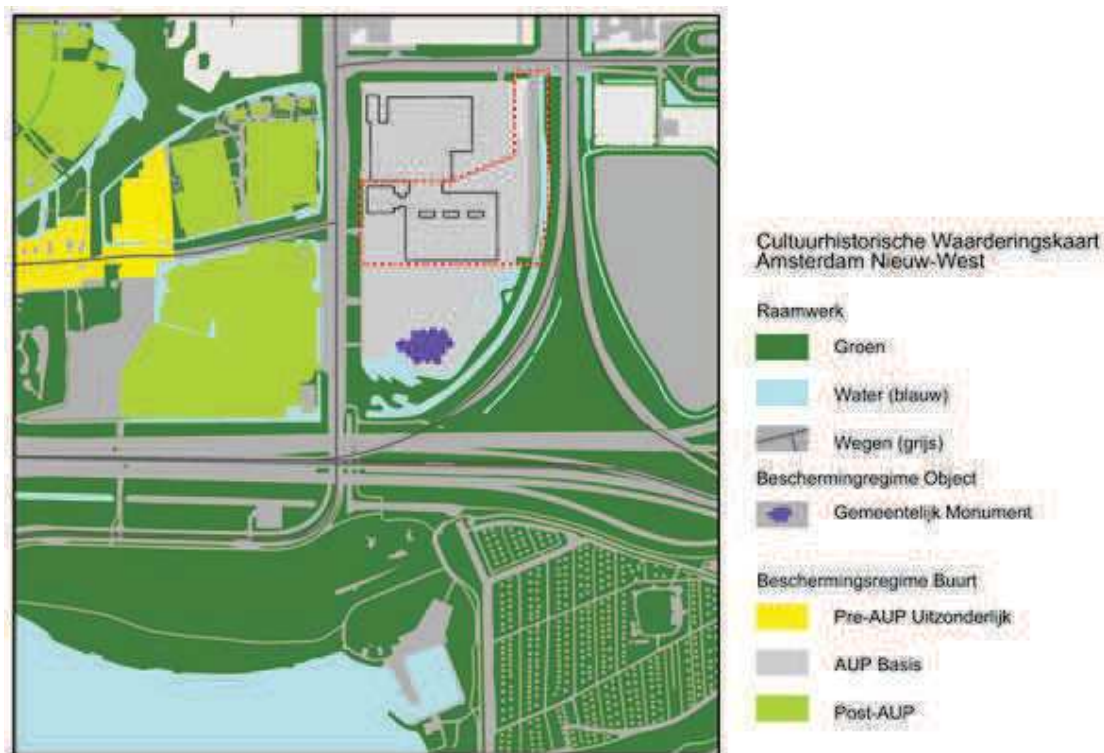
Het naastgelegen kantoorgebouw aan de Johan Huizingalaan 765 is gemeentelijk monument. Het kantoor van IBM is van cultuurhistorische waarde voor het stadsdeel en Amsterdam. Het is een gaaf bewaard gebleven gebouw uit het oeuvre van Lucas & Niemeijer, waarvan al veel gesloopt of verbouwd is. De stedenbouwkundige ligging aan de Huizingalaan en de A10 versterken deze waarden.



Afbeelding: Johan Huizingalaan 765

Richtlijnen cultuurhistorie

De Nota Cultuurhistorie Nieuw-West (vastgesteld op 26 juni 2013) geeft richtlijnen hoe om te gaan met de cultuurhistorische waarden in het plangebied bij ruimtelijke ontwikkelingen. Het plangebied valt onder het beschermingsregime "AUP Basis". Hiervoor zijn gebiedsrichtlijnen opgenomen in de nota.



Het grijze (wegen), groene en blauwe (water) Raamwerk dient vanuit cultuurhistorisch oogpunt in stand te blijven. Het gaat hierbij concreet om wegen van de categorieën "Stadslaan Secundair" en "Wijkweg", groen van de categorieën ("Landschap Regionaal", "Park", "Parkstrook Secundair") en water van de categorieën "Gracht" en "Singel, Sloot, en Parkwater". Het samenhangend stelsel van het Raamwerk en de afzonderlijke elementen dienen duidelijk herkenbaar en gehandhaafd te blijven.

De bebouwing in het gebied houdt rekening met de beleving van het Raamwerk, dit geldt zowel voor de uitstraling van bebouwing als voor de verhouding bouwhoogte versus breedte raamwerk. Alle verkavelingsvormen zijn vanuit cultuurhistorisch oogpunt in principe toegestaan. Wel kunnen nadere eisen worden gesteld aan de bebouwing vanuit ander beleid (leefmilieus), stedenbouwkundige plannen en welstandsbeleid.

Conclusie

Aangezien de bebouwing in het plangebied niet is gewaardeerd op de waarderingskaarten AUP-gebieden gelden er alleen richtlijnen voor de netwerken. Deze dienen vanuit cultuurhistorisch oogpunt in stand te blijven. Een wijziging van het gebruik vormt dan ook geen belemmering.

Datzelfde geldt in principe ook voor een herontwikkeling van de locatie waarbij de bestaande bebouwing gesloopt wordt en wordt herontwikkeld naar wonen en werken. Daarbij geldt vanuit cultuurhistorisch oogpunt wel dat de uitstraling van de bebouwing rekening houdt met de beleving van het Raamwerk en met de uitstraling van het kantoor van IBM dat Gemeentelijk monument is. Het verdient aanbeveling om het verdwenen tracé van de Sloterweg te benutten als historisch element in de planvorming.

11.4 Resultaten onderzoek

Door Bureau Monumenten en Archeologie is een archeologisch bureau onderzoek uitgevoerd (Archeologisch bureauonderzoek Plangebied Nieuwe Meer Stadsdeel Nieuw-West, BMA, november 2012; zie Bijlage). Het bureauonderzoek gaat uit van een beknopt overzicht van de historisch topografische ontwikkeling van de Sloterpolder vanaf de Late Middeleeuwen tot in de 20ste eeuw. Het historisch overzicht wordt aangevuld met archeologische informatie afkomstig van vindplaatsen in de directe omgeving van het plangebied. De historische en archeologische informatie over de ruimtelijk topografische ontwikkelingen is omgezet naar een beeld van archeologische verwachtingen.

De archeologische verwachtingskaart (p. 23-25) bestaat uit acht verschillende archeologische verwachtingszones. Aan de hand hiervan is een archeologische beleidskaart opgesteld, waarin de beleidsregels en maatregelen voor de vereiste archeologische monumentenzorg zijn vastgelegd. De beleidskaart telt vijf beleidszones (p. 26-27). Voor deze zones is gespecificeerd of en in welke mate eventueel archeologisch veldonderzoek nodig is in de bouwplanontwikkeling. Voor het bestemmingsplangebied is Beleidsvariant 11 van toepassing. Hier geldt dat bij alle bodemingrepen geen archeologisch veldonderzoek nodig is.

Voor het gehele plangebied geldt de wettelijke meldingsplicht. Dit houdt in dat ook in geval geen archeologisch vervolgonderzoek is vereist en toch bodemvondsten ouder dan vijftig jaar worden aangetroffen, dit aan Bureau Monumenten en Archeologie gemeld wordt zodat in overleg met de opdrachtgever maatregelen getroffen kunnen worden tot documentatie en berging van de vondsten.

11.5 Conclusie

Voor het gehele plangebied geldt uitzondering van archeologisch veldonderzoek bij alle bodemingrepen.

Hoofdstuk 12 Duurzaamheid

12.1 Algemeen

Het aspect duurzaamheid speelt de laatste jaren steeds meer een rol bij gebiedsontwikkelingen. Dit begint al bij het formuleren van het kader en de ambities voor een plangebied. Een bestemmingsplan kan ten aanzien van het aspect duurzaamheid alleen datgene regelen wat een direct verband houdt met de bestemming die aan de gronden wordt toegekend. De planregels moeten rechtstreeks betrekking hebben op het ruimtebeslag van de gronden zelf of effect hebben op het ruimtegebruik van nabijgelegen gronden.

12.2 Beleid en regelgeving

12.2.1 Gemeente Amsterdam

Duurzaamheid staat hoog op de Amsterdamse agenda. Burgers, bedrijven en overheden zijn zich steeds meer bewust van hun gedrag en hun verantwoordelijkheid voor hun omgeving. Dat zorgt er bijvoorbeeld voor dat steeds meer bedrijven inspelen op de steeds grotere vraag naar duurzame producten waardoor zij daarmee hun imago zien verbeteren.

Duurzaamheid gaat voor een groot deel over de vraag welke ambities bouwende en beherende partijen hebben. Ambities en het daadwerkelijk committeren aan de ambities zijn niet altijd een op een gelijk. Duurzaamheid gaat dan ook over maatwerk. Elk project zal zijn eigen 'kleur' krijgen waarbij het zwaartepunt bij elk van hen anders zal liggen.

De gemeente verwacht als sturingsinstrument het meeste effect door ontwikkelende partijen te stimuleren om op vrijwillige basis (maar niet vrijblijvend) ambities te formuleren om CO₂ neutraal te gaan ontwikkelen en een energievisie op te stellen. Voor bestaande bedrijven biedt de Wet Milieubeheer mogelijkheden om bij controles energiebesparingsplannen te stimuleren en zelfs te vereisen.

12.3 Specifiek plan/project

Het bestemmingsplan heeft betrekking op transformatie, waarmee nieuwe functies worden toegestaan in een bestaand pand dat voorheen leeg stond. Het hergebruik van het oude kantoor als aansprekende plek voor startups, bedrijvigheid en andere functies kan na jaren van leegstand een nieuwe levenscyclus aan de bestaande bebouwing geven. Op het dak is een daktuin aangelegd met het oog op het creëren van een zelfvoorzienende community waarbij gegeten kan worden 'vanaf eigen dak'.

Bij volledige of gedeeltelijke herontwikkeling zal bij het toepassen van de uit te werken bestemming gekeken moeten worden naar duurzaamheidsaspecten, zoals duurzaam bouwen en duurzame energie. In de stedenbouwkundige hoofdopzet die in dit plan is opgenomen is onder andere het verbeteren van fietsroutes naar het centrum (op de langere termijn) van belang. Ook zorgt een nieuwe verbinding verlengde Sloterweg ervoor dat het metrostation Henk Sneevlietweg voor voetgangers en fietsers beter bereikbaar wordt. Het uitgangspunt is om de nieuwbouw zo energiezuinig mogelijk uit te voeren. In de openbare ruimte zullen duurzame materialen worden gebruikt en er zal voldoende fietsparkeergelegenheid gerealiseerd worden.

Hoofdstuk 13 Externe veiligheid

13.1 Algemeen

Bij externe veiligheid gaat het om het binnen aanvaardbare grenzen houden van risico's voor de omgeving voor het gebruik, de opslag en de productie van gevaarlijke stoffen (inrichtingen); het transport van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, water- en spoorwegen, buisleidingen), het gebruik van luchthavens en het gebruik van windmolens.

Bij externe veiligheid risico's wordt onderscheid gemaakt tussen het plaatsgebonden risico (PR) en het groepsrisico (GR).

Het PR is de kans per jaar dat een persoon op een bepaalde plaats overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen, indien hij onafgebroken en onbeschermd op die plaats zou verblijven. Het GR drukt de kans per jaar uit dat een groep mensen van minimaal een bepaalde omvang overlijdt als rechtstreeks gevolg van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Deze begrippen vullen elkaar aan; met het PR wordt de aan te houden afstand geëvalueerd tussen de risicovolle activiteit en kwetsbare functies, terwijl met het GR wordt beoordeeld of er een groot aantal slachtoffers kan vallen als gevolg van een ongeval. Voor het PR worden risiconormen gesteld in de vorm van grens- en richtwaarden waaraan getoetst moet worden bij vaststelling van bestemmingsplannen.

Voor het GR geldt geen norm; het bevoegd gezag moet afwegen of de gevolgen van een ongeval al dan niet aanvaardbaar zijn. Er is wel een oriëntatiewaarde vastgesteld die in het algemeen als acceptabel niveau geldt. Het bevoegd gezag dient het groepsrisico te verantwoorden, waarbij in ieder geval de mogelijkheden voor hulpverlening en rampbestrijding betrokken worden. De regionale brandweer dient in gelegenheid te worden gesteld om over deze aspecten advies uit te brengen.

Mogelijke risicobronnen zijn inrichtingen gericht op gebruik, opslag en productie van gevaarlijke stoffen, vervoer van gevaarlijke stoffen (openbare wegen, water- en spoorwegen, buisleidingen), luchthavens en windmolens.

In en rondom het plangebied bevinden zich geen risicovolle bedrijven. Evenmin zijn er transportroutes voor gevaarlijke stoffen en ook worden er geen risicovolle activiteiten verricht.

De externe veiligheid vormt geen belemmering voor de vaststelling en uitvoering van het bestemmingsplan.

13.2 Beleid en regelgeving

13.2.1 Beleid externe veiligheid

Het doel van het beleid is: het beheersen, maar ook minimaliseren voor aanwezigen in de omgeving van risicovolle activiteiten met gevaarlijke stoffen en risico's rond luchthavens en het voorkomen van nieuwe knelpuntsituaties.

De mogelijkheden voor het beperken van risico's bestaat uit twee soorten beleid: brongericht of omgevingsgericht. Brongericht beleid is gericht op maatregelen bij de bron en het verminderen van de kans van optreden en het effect van een incident. Omgevingsgericht beleid is gericht op

terughoudendheid van het bouwen van kwetsbare bestemmingen in de omgeving van risicovolle activiteiten en transportassen van gevaarlijke stoffen. Om effectief omgevingsbeleid te kunnen voeren is het noodzakelijk inzicht te krijgen in de locaties waar risicovolle objecten zijn en risicovolle activiteiten plaatsvinden. Daartoe heeft de provincie een risicokaart opgesteld. De risicokaart geeft inzicht in de risico's in woon- en werkomgevingen. Op de kaart staan meerdere typen rampen, zoals ongevallen met brandbare, explosieve en giftige stoffen, grote branden of verstoring van de openbare orde. Deze gegevens zijn afkomstig van gemeenten, waterschappen, provincie en de Rijksoverheid.

13.2.2 Buisleidingen

Voor buisleidingen waardoor gevaarlijke stoffen worden vervoerd, is het Besluit externe veiligheid buisleidingen (Bevb) van toepassing. Op grond van het Bevb geldt voor de aanleg, bouw of vestiging van een kwetsbaar object dichtbij dergelijke buisleiding, een grenswaarde van 10^{-6} per jaar voor het plaatsgebonden risico. Voor beperkt kwetsbare objecten geldt deze waarde als richtwaarde. Indien het bestemmingsplan de aanleg, bouw of vestiging van een kwetsbaar of een beperkt kwetsbaar object in het invloedsgebied toelaat, dient tevens het groepsrisico te worden verantwoord.

In onderstaande gevallen kan men volstaan met een zogenaamde lichte verantwoording, waarbij maatregelen ter beperking van het GR niet hoeven te worden onderzocht:

- het bestemmingsplan ligt buiten het 100%- letailiteitsgebied of
- bij toxische stoffen waarbij het plaatsgebonden risico kleiner dan 10^{-8} per jaar is of
- het groepsrisico is niet hoger dan 0,1 maal de oriëntatiewaarde of
- de toename van het groepsrisico bij verwezenlijking van het bestemmingsplan is niet hoger dan 10%.

Op grond van het Bevb is het tevens verplicht om in bestemmingsplannen de ligging van buisleidingen weer te geven. Hierbij wordt ook een belemmeringsstrook (streckende tot 5 meter aan weerszijden) meegenomen, waarbinnen geen bouwwerken mogen worden opgericht. Verder dienen bestemmingsplannen een vergunningstelsel in te stellen voor het uitwerken van werken, geen bouwwerk zijnde, of werkzaamheden binnen de belemmeringsstrook die de integriteiten en werking van de buisleiding kunnen verhinderen.

13.2.3 Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam

Het Uitvoeringsbeleid Externe veiligheid Amsterdam (vastgesteld op 5 juni 2012 door burgemeester en wethouders) gaat nader in op de manier waarop Amsterdam omgaat met externe veiligheid in de besluitvorming. Het doel van Amsterdam is om risico's zoveel mogelijk te beperken. Dit kan via bronmaatregelen en ruimtelijke maatregelen.

Bronmaatregelen zijn de meest effectieve maatregelen die kunnen worden genomen om het risico te beperken. De afgelopen jaren is er veel aandacht gegaan naar de reductie van risico's aan de bronkant. Hier was namelijk de meeste veiligheidswinst te behalen. Amsterdam continueert via dit uitvoeringsbeleid het bronbeleid door in te zetten op clustering van risicobedrijven in het havengebied.

Dit betekent dat in nieuwe ruimtelijke besluiten buiten het westelijk havengebied geen ruimte wordt gegeven aan nieuwe risicobedrijven. Ook wordt gekeken of er alternatieven zijn voor transport van gevaarlijke stoffen door dicht bevolkt gebied gaat. Hierbij kan gedacht worden aan vervoer per water in plaats van vervoer per spoor door de stad.

Het uitvoeringsbeleid hanteert de lijn dat nieuwe overschrijdingen van de oriëntatiewaarde van het groepsrisico slechts met expliciete toestemming van burgemeester en wethouders worden toegestaan. Reeds bekende overschrijdingen langs de A10 Zuid en West worden vooralsnog verantwoord geacht omdat er met het Rijk maatregelen zijn overeengekomen ter reductie van de risico's.

Om de risico's voor kwetsbare, minder zelfredzame groepen (kinderen, ouderen, zieken) te verminderen is het niet wenselijk dat deze groepen te dichtbij risicobronnen verblijven. Deze groepen zijn minder zelfredzaam in geval van een ongeval met gevaarlijke stoffen. Concreet betekent dit dat in nieuwe ruimtelijke plannen een strook langs transportassen met structureel vervoer van gevaarlijke stoffen (rijkswegen 80 meter, enkele spoortrajecten 100 meter, hogedruk aardgasleidingen circa 25 tot 175 meter) en rond risicobedrijven wordt vrijgehouden van nieuwe kwetsbare, minder zelfredzame groepen. Afwijking is mogelijk mits door burgemeester en wethouders expliciet is toegestaan.

13.3 Resultaten onderzoek

In en rondom het plangebied bevinden zich geen risicovolle bedrijven. Evenmin is het plangebied gelegen binnen de invloedsgebieden van transportroutes voor gevaarlijke stoffen en ook worden er geen risicovolle activiteiten verricht. Onderzoek is daarom niet nodig.

13.4 Conclusie

De externe veiligheid vormt geen belemmering voor de vaststelling en uitvoering van het bestemmingsplan.

Hoofdstuk 14 Luchthavenindelingbesluit

Het oorspronkelijke Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) stamt uit 2002, en is op 31 augustus 2004 gewijzigd in werking getreden. Het LIB is een Algemene Maatregel van Bestuur, die gebaseerd is op artikel 8.4 van de Wet luchtvaart. Met het LIB wordt in kaartmateriaal een zogenaamd beperkingengebied vastgesteld. Het LIB bevat voor dat beperkingengebied regels waarbij beperkingen zijn gesteld ten aanzien van de bebouwing en het gebruik van gronden, voor zover die beperkingen noodzakelijk zijn met het oog op de veiligheid en de geluidsbelasting in verband met de nabijheid van de luchthaven Schiphol.

Per 4 november 2015 is een wijziging van het Luchthavenindelingbesluit (LIB) in werking getreden (zie Staatsblad met nr. 389). Doel van deze wijziging is om de vliegveiligheid rondom Schiphol in afdoende mate te borgen. Hiervoor zijn de zogenaamde toetshoogtes in de omgeving van Schiphol aanzienlijk verlaagd. Bestemmingsplannen dienen deze verlaagde toetshoogtes in acht te nemen. Gebouwen hoger dan de toetshoogtes kunnen alleen toegestaan worden indien het Rijk hiervoor een verklaring van geen bezwaar (vvgb) heeft afgegeven of een positief radar advies heeft afgegeven. Het instrument "radar advies" is een nieuw instrument naast het reeds bestaande vvgb. Voor de radartoets gelden afzonderlijke (en lagere) toetshoogtes; deze zijn opgenomen in een nieuwe kaart in bijlage 4a bij het LIB.

De genoemde beperkingen betreffen:

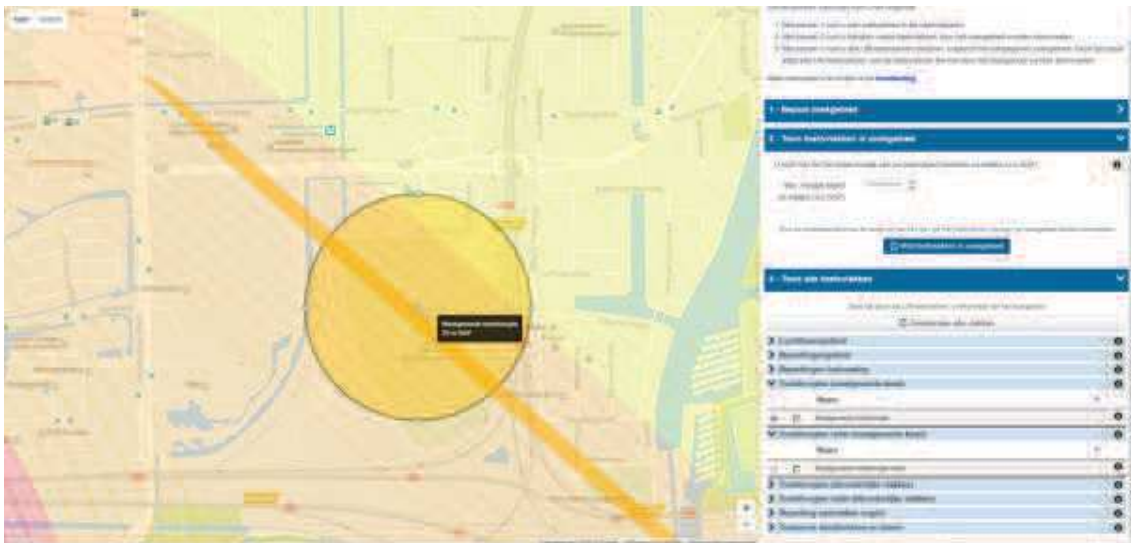
- de bestemming en het gebruik van grond in verband met het externe-veiligheidsrisico vanwege het luchthavenluchtverkeer;
- de bestemming en het gebruik van grond in verband met de geluidbelasting vanwege het luchthavenluchtverkeer;
- de maximale hoogte van objecten in, op of boven de grond, in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer;
- een bestemming die, of van een gebruik dat, vogels aantrekt, in verband met de veiligheid van het luchthavenluchtverkeer.

Bij de eerste twee van de bovengenoemde typen beperkingen zijn in ieder geval gronden aangewezen die niet gebruikt dan wel bebouwd mogen worden ten behoeve van woningen, of andere in het besluit aangewezen gebouwen.

In artikel 8.8 lid 1 van de Wet luchtvaart is bepaald dat onder andere bij de vaststelling van een bestemmingsplan het LIB in acht moet worden genomen.

Het voorliggende plan valt deels binnen het LIB-4 gebied. In dit gebied is het LIB van toepassing en er geldt een beperking voor de bestemming en het gebruik van grond in verband met de geluidbelasting. Volgens artikel 2.2.1 van het LIB zijn in dit gebied geen woningen, gebouwen met een onderwijsfunctie of gebouwen met een gezondheidszorgfunctie toegestaan, behoudens bestaand gebruik.

Het voorliggende plan valt binnen het beperkingengebied voor hoogte van het LIB. Op grond van artikel 2.2.2, eerste lid, van het LIB zijn op gronden die zijn aangewezen op de kaarten in bijlage 4 bij het besluit geen objecten toegestaan die hoger zijn dan de op de kaarten aangegeven maximale waarden. De locatie ligt blijkens de webapplicatie LIB Schiphol (zie hieronder) binnen de bouwhoogtezone van 32 schuin oplopend tot 40 meter.



Afbeelding: screenshot webapplicatie LIB Schiphol

Met dit bestemmingsplan wordt voldaan aan het LIB, de daarin gestelde maxima worden niet overschreden, ook niet na uitwerking van het bestemmingsplan: bij herontwikkeling kan op grond van de uit te werken bestemming in de zuidwesthoek van het plangebied tot maximaal 30 meter hoogte worden gebouwd, gezien de positie van die locatie binnen de bouwhoogtezone is die hoogte toelaatbaar.

Hoofdstuk 15 Milieuhinder bedrijvigheid

15.1 Algemeen

Onderdeel van dit bestemmingsplan is de regeling van milieuhinderlijke activiteiten. In de Specifieke gebruiksregels van de verschillende bestemmingen is geregeld dat functies slechts zijn toegestaan voor zover zij onderdeel uitmaken van de bij de regels behorende Staat van bedrijfsactiviteiten. Binnen alle bestemmingen zijn bedrijven van categorie A toegestaan en de categorieën 1 of 2 van de 'Staat van bedrijfsactiviteiten - bedrijventerreinen'.

In geval van activiteiten die bouwkundig afgescheiden zijn van woningen en maatschappelijke voorzieningen, zijn tevens bedrijven toegestaan die vallen onder categorie B.

Er is een afwijkingsbepaling opgenomen voor bedrijfssoorten die niet in de Staat van bedrijfsactiviteiten voorkomen. Voorwaarde voor zo'n afwijking is dat het bedrijf ten hoogste een vergelijkbare milieubelasting heeft als andere bedrijven die in dat bestemmingsvlak zijn toegestaan en wél bekend zijn in de Staat van bedrijfsactiviteiten. Ook in het kader van de vergunning c.q. melding op grond van de Wet milieubeheer kunnen eisen worden gesteld met betrekking tot aanvullende voorzieningen in de bedrijfsvoering.

De regeling wordt veelal aangeduid met "bedrijvenregeling", hoewel ook de milieuhinder van andere functies dan bedrijven hiermee wordt geregeld. Om inzicht te krijgen in de invloed die een functie op de woonomgeving heeft, is per functie de potentiële milieubelasting bepaald. Deze potentiële milieubelasting is een indicatie voor de mogelijke hinder afkomstig van een bepaalde functie. Deze score betreft niet de feitelijke milieuhinder van een concreet geval, maar is gebaseerd op indicatieve gegevens uitgaande van een gemiddeld modern bedrijf of andere functie, representatief voor die specifieke functie. De werkelijke milieubelasting wordt bepaald door de specifieke activiteiten van een bedrijf of andere functie.

Functies worden in alle hedendaagse bestemmingsplannen ingedeeld in hoofdcategorieën (en een aantal subcategorieën) oplopend naarmate de milieuhinder toeneemt. De VNG (Vereniging van Nederlandse Gemeenten) heeft aan de hand van de SBI-codes een lijst gemaakt, waarbij de minimumafstanden zijn aangegeven met betrekking tot de milieuhinderaspecten geluid, geur, gevaar en stof. De afstanden zijn onder andere vastgesteld aan de hand van ervaringen uit de praktijk. Daar waar milieuhinderlijke en milieugevoelige functies zijn gemengd zijn afstandsnormen echter niet goed bruikbaar. In een gemengd gebied is een fysieke scheiding van functies immers niet aan de orde. Mits alleen functies met relatief weinig milieuhinder worden toegestaan (zoals het geval is in het onderhavige plangebied) kan in een gemengd gebied een fysieke scheiding achterwege blijven.

Daarbij moet worden opgemerkt dat de afstandsnormen in de standaard VNG-methodiek zijn gerelateerd aan een "rustige woonwijk". Dit omgevingstype "rustige woonwijk" houdt in dat er vrijwel geen andere functies (zoals bedrijven en kantoren) voorkomen en is dan ook vergelijkbaar met een "rustig buitengebied", een stiltegebied of een natuurgebied. In dit bestemmingsplan wordt uitgegaan van het omgevingstype "gemengd gebied". Een gemengd gebied is een gebied met een matige tot sterke functiemenging, waar direct naast wonen ook andere functies voorkomen zoals winkels, horeca en kleine bedrijven.

15.2 Beleid en regelgeving

Bij nieuw te bouwen woningen wordt in het kader van een goede ruimtelijke ordening de geluidsbelasting beoordeeld aan de hand van de gebiedstypering volgens de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening van 50 dB(A) - 55 dB(A) etmaalwaarde, behorende bij categorie 4 rustige woonwijk in stad respectievelijk categorie 5 gemengde woonwijk, combinaties van wonen en lichte bedrijfsactiviteiten. Dit sluit aan bij de categorisering gemengd gebied volgens de Handreiking bedrijven en milieuzonering.

Individuele bedrijven zijn getoetst aan de betreffende milieuvergunning, danwel de standaard grenswaarden volgens de Wet Milieubeheer en het Activiteitenbesluit.

15.3 Resultaten onderzoek

Door M+P raadgevende ingenieurs BV is onderzoek gedaan naar de geluidsbelasting vanwege weg- en railverkeer en vanwege de bedrijvigheid op de in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte herontwikkeling (Akoestisch onderzoek wijziging bestemmingsplan Johan Huizingalaan 761-763 te Amsterdam, M+P raadgevende ingenieurs BV, 3 december 2015; zie Bijlage 4).

Bij nieuw te bouwen woningen wordt in het kader van een goede ruimtelijke ordening de geluidsbelasting beoordeeld aan de hand van de gebiedstypering volgens de Handreiking industrielawaai en vergunningverlening [6] van 50 dB(A) – 55 dB(A) etmaalwaarde, behorende bij categorie 4 rustige woonwijk in stad respectievelijk categorie 5 gemengde woonwijk, combinaties van wonen en lichte bedrijfsactiviteiten. Dit sluit aan bij de categorisering gemengd gebied volgens de Handreiking bedrijven en milieuzonering.

Individuele bedrijven zijn getoetst aan de betreffende milieuvergunning (Global Switch), danwel de standaard grenswaarden volgens de Wet Milieubeheer en het Activiteitenbesluit.

De overdrachtsberekeningen zijn uitgevoerd volgens methode II van de Handleiding Meten en Rekenen Industrielawaai teneinde de geluidsbelasting in dB(A) (L_{etm}) te bepalen.

De bedrijven die in het onderzoek zijn meegenomen zijn:

- a. Global Switch (Johan Huizingalaan 759)
- b. verleende horecaverunning café-restaurant en nachtclub in Black Box (Johan Huizingalaan 761-763)
- c. De stadsdeelwerf (Henk Sneevlietweg 20 en 22)
- d. IBM-gebouw (nu postsorteercentrum) (Johan Huizingalaan 761-763)
- e. parkeergarage op het dak van de oude IBM-hal (Johan Huizingalaan 761-763)
- f. kantoor en parkeerdek (Johan Huizingalaan 765)
- g. dichtsbij gelegen kantoorpanden Rieker Business Park

De milieuvergunning van Global Switch is verleend op 21 oktober 2015 en betreft de bestaande situatie met een doorkijk naar de toekomst. Er zijn vier scenario's in de milieuvergunning opgenomen met de per scenario behorende toegestane geluidswaarden. Hierbij heeft Global Switch rekening gehouden met de wens van stadsdeel Nieuw-West om in de toekomst aan de zuidzijde woningbouw en andere geluidsgevoelige bestemmingen te kunnen ontwikkelen. Hiertoe wordt aan de zuidzijde van Global Switch op 30 meter afstand van de erfgrans een geluidsnorm van 50 dB(A) etmaalwaarde op 15 meter waarnemhoogte aangehouden vanaf het moment dat de geluidgevoelige bestemmingen zijn gerealiseerd. Deze 15 meter sluit aan bij de gemiddelde bouwhoogte in het stadsdeel. Maatregelen om daadwerkelijk aan de genoemde geluidsnorm op een bepaalde positie te voldoen zullen zijn uitgevoerd op het moment dat de geluidgevoelige bestemmingen op die positie zijn opgeleverd.

De vier scenario's zijn als volgt:

- A. de huidige situatie van Global Switch waarbij nog geen uitbreiding is gerealiseerd en aan de zuidzijde van Global Switch nog geen nieuwbouw van geluidgevoelige bestemmingen is gerealiseerd;
- B. de situatie waarin aan de zuidzijde van Global Switch geluidgevoelige bestemmingen zijn gebouwd en opgeleverd en Global Switch haar voorgenomen uitbreiding nog niet is gestart. Een verandering in (het gebruik van) de bestaande Black Box gebouwen (posities A, B, IBM) leidt voor Global Switch niet tot de overgang van scenario A naar B.
- C. de situatie waarin Global Switch is gestart (met een deel) zijn uitbreiding volgens het Masterplan Global Switch Amsterdam en de geluidgevoelige bestemmingen aan de zuidzijde van Global Switch nog niet zijn gerealiseerd
- D. de situatie waarin Global Switch is gestart met (een deel van) zijn uitbreiding volgens het Masterplan Global Switch Amsterdam, en er geluidgevoelige bestemmingen aan de zuidzijde van Global Switch zijn gebouwd en opgeleverd. Een verandering in (het gebruik van) de bestaande Black Box gebouwen (posities A, B, IBM) leidt voor Global Switch niet tot de overgang van scenario C naar D.

Global Switch kan dankzij deze milieuvergunning bij uitbreiding in principe volstaan met het aanvragen

van een reguliere omgevingsvergunning voor bouwen met een termijn van 8 weken.

Voor variant 1 uit het bestemmingsplan Johan Huizingalaan 761-763, flexibilisering van functies in de Black Box geldt scenario C uit de omgevingsvergunning milieu Global Switch. In dat geval is de eigenaar / ontwikkelaar zelf verantwoordelijk voor eventuele akoestische voorzieningen voor Johan Huizingalaan 761-763.

Voor variant 2 uit het bestemmingsplan Johan Huizingalaan 761-763, volledige herontwikkeling geldt scenario D uit de omgevingsvergunning milieu Global Switch. In dat geval wordt voor de geluidgevoelige functies tot 15 meter bouwhoogte grotendeels voorzien in de voorwaarden omgevingsvergunning milieu. Voor woningen of andere geluidgevoelige functies met een bouwhoogte boven de 15 meter is de eigenaar / ontwikkelaar zelf verantwoordelijk voor eventuele akoestische voorzieningen voor Johan Huizingalaan 761-763.

Voor variant 3 uit het bestemmingsplan Johan Huizingalaan 761-763, gedeeltelijke herontwikkeling met behoud van de Black Box geldt scenario D uit de omgevingsvergunning milieu Global Switch. In dat geval wordt voor de geluidgevoelige functies tot 15 meter bouwhoogte grotendeels voorzien vanuit de voorwaarden omgevingsvergunning milieu. Voor woningen of andere geluidgevoelige functies met een bouwhoogte boven de 15 meter is de eigenaar / ontwikkelaar zelf verantwoordelijk voor eventuele akoestische voorzieningen voor Johan Huizingalaan 761-763.

De Black Box profiteert in deze variant mee van de maatregelen die door Global Switch zullen worden getroffen als gevolg van de dichterbij gelegen geluidgevoelige bestemmingen.

Global Switch realiseert ook geluidbeperkende maatregelen wanneer zij zelf niet uitbreidt, maar er wel geluidgevoelige bestemmingen aan de zuidzijde gerealiseerd worden. Deze maatregelen zijn beschreven in scenario B uit de omgevingsvergunning milieu Global Switch en zijn minder omvangrijk dan wanneer Global Switch haar eigen uitbreiding wel realiseert.

Rekenresultaten

Variant 1

Uit de berekeningen blijkt dat er een overschrijding wordt berekend van de streefwaarden op de Black box in het kader van bedrijvigheid. Dit is met name het geval bij de hogere verdiepingen aan de noord en oostzijde. Vanaf de vierde bouwlaag is de geluidsbelasting hoger dan de maximale streefwaarde van 55 dB. De overschrijding wordt veroorzaakt door Global Switch. Woningbouw is hier alleen mogelijk met een dove gevel, of na aanpassingen van de bedrijfssituatie van Global Switch.

Aan de zuidgevel is de geluidsbelasting vanwege het postsorteercentrum op alle bouwlagen hoger dan de grenswaarde van 50 dB(A) volgens het activiteitenbesluit. Met een maatwerkvoorschrift kan de grenswaarde worden aangepast.

Variant 2

In variant 2 is gerekend met Scenario D uit de milieuvergunning van Global switch. Uit de berekeningen blijkt dat op het noordelijke gedeelte van het terrein de grenswaarden op veel geveldelen worden overschreden. Op een groot aantal geveldelen, voornamelijk in het noordelijke deel van het terrein, wordt ook de waarde van 55 dB(A) etmaalwaarde overschreden op de bovenste etages. De overschrijdingen zijn afkomstig van het terrein van Global Switch. Het betreft echter de plandelen waar geen gevoelige bestemmingen zijn beoogd. Op het zuidelijke deel van het noordblok vallen de geluidsbelastingen van het totaal aan bedrijvigheid binnen de streefwaarden voor het gebied.

Variant 3

In variant 2 is gerekend met Scenario D uit de milieuvergunning van Global switch. Uit de berekeningen blijkt dat op het noordelijke gedeelte van het terrein de grenswaarden op veel geveldelen worden overschreden. Op een groot aantal geveldelen, voornamelijk in het noordelijke deel van het terrein, wordt ook de waarde van 55 dB(A) etmaalwaarde overschreden op de bovenste etages. De overschrijdingen zijn afkomstig van het terrein van Globalswitch. Het betreft de plandelen geen geluidsgevoelige bestemmingen worden beoogd. Op het zuidelijke blok vallen de geluidsbelastingen van het totaal aan bedrijvigheid binnen de streefwaarden voor het gebied.

Afzonderlijk is het geluid vanwege horeca in de Black Box bepaald. De berekende waarden voor de horeca, inclusief de muziektoeslag van 10 dB(A) zijn opgenomen in Bijlage F. Op ontvangerpunt 1_N+ (29 meter hoogte) wordt de overschrijding veroorzaakt door het dakterras op het Black Box gebouw. Inclusief de muziektoeslag wordt hier 56 dB(A) berekend. Praktisch gezien betekent dit dat muziekgeluid op het terras in de avond (en nacht) niet mogelijk is samen met woningbouw. Overdag zou het muziekgeluidsniveau dan nog 1 dB moeten worden beperkt om te voldoen.

Afvalpunt AEB

Naar aanleiding van de inspraakreactie van AEB op het voorontwerp bestemmingsplan is aanvullend onderzoek gedaan naar de piekbelasting van het bedrijfsgeluid op de geprojecteerde nieuwe geluidgevoelige bestemmingen. Uit het rapport "Bestemmingsplan Johan Huizingalaan 761-763 Amsterdam, akoestisch onderzoek afvalpunt Henk Sneevliet" (M+P raadgevende ingenieurs BV, 25 mei 2016, zie Bijlage 5) blijkt dat de grenswaarde voor zowel het langtijdgemiddeld beoordelingsniveau als het maximaal optredende geluidsniveau wordt overschreden bij een deel van de beoogde, na toepassing van de uit te werken bestemming te realiseren woningbouwontwikkeling. De transformatie van de Black Box naar geluidgevoelige bestemmingen wordt niet belemmerd door het geluid van het afvalpunt, de bedrijfsvoering van het afvalpunt wordt ook niet belemmerd door toekomstige geluidgevoelige bestemmingen in de Black Box.

De overschrijdingen worden voornamelijk veroorzaakt door het schuiven van puin/stenen in de container door de mobiele kraan, het knippen van hout door de mobiele kraan en containerwissels. Gezien de hoogte van de geluidsniveaus zijn maatregelen of een aanpassing in de bedrijfssituatie nodig om het geluidsniveau op zowel de vergunningspunten als de geplande woningbouw te reduceren. Met deze maatregelen verwacht M+P nog lichte overschrijdingen bij de woonbestemmingen. Deze zijn oplosbaar met beperkte aanpassingen in de bedrijfssituatie van het afvalpunt dan wel het plaatsen van schermen rondom het afvalpunt. Gezien de situering van de woonblokken in een omgeving met veel verkeer en treinen is het geluidsniveau relatief hoog, zeker aan de zijde van het afvalpunt. Er kan eventueel worden teruggevallen op maatwerkvoorschriften voor het afvalpunt als de woonbestemmingen worden gerealiseerd.

Het uitgangspunt van het bestemmingsplan is niettemin dat het afvalpunt op de huidige locatie komt te vervallen teneinde de ontwikkeling van het gebied mogelijk te maken. Het in de toekomst vast te stellen uitwerkingsplan of de uitwerkingsplannen zullen het afvalpunt niet meer positief bestemmen. Van geluidhinder is dan geen sprake meer.

Beoordeling functiemenging in het gebouw

Het gebouw Black Box (voormalig kantoor IBM) uit de jaren '70 van de vorige eeuw is opgebouwd uit betonnen kolommen, balken en naar het zich laat aanzien een vloer van betoncassettes. De vloerconstructie is licht te noemen met een dikte van circa 100 mm (en een dekvloer). Het gebouw heeft een lichte gevelconstructie.

Bij het combineren van diverse functies zal rekening gehouden moeten worden met de eisen die worden gesteld aan het geluidsniveau binnen, zoals die worden genoemd in het Activiteitenbesluit en de bescherming volgens het Bouwbesluit. Tussen de horeca- en gevoelige functies zoals wonen is op voorhand niet aangetoond dat dit voldoet. De adviescommissie Technisch Ambtelijk Vooroverleg Geluidhinder Amsterdam (TAVGA) heeft geadviseerd binnen de Black Box geen combinatie van de nachthoreca en woningen toe te laten. Op basis van dat advies is de mogelijkheid deze woningen te realiseren uit het bestemmingsplan geschrapt.

15.4 Conclusie

In de voor woningbouw geplande plandelen vallen de geluidbelastingen nagenoeg altijd binnen de streefwaarden voor bedrijvigheid. Dit geldt voor alle varianten. De vergunningsvoorwaarden voor Global Switch maken de geplande woningbouw aan de noordzijde van het plan mogelijk zonder noemenswaardige overschrijdingen. In variant 1 is er een lichte overschrijding vanwege het postsorteercentrum bij mogelijke woningen in de Black Box. Op de naastgelegen woningbouw is er in variant 3 een overschrijding vanwege het gebruik van muziek op het terras van de Black Box in de dag-/avondperiode (in de nachtperiode is het terras niet in gebruik).

De functiemenging met geluidsgevoelige functies is in de Black Box (varianten 1 en 3) in de huidige situatie problematisch vanwege onvoldoende geluidsisolatie in het pand. Op basis van het advies van het TAVGA is de mogelijkheid deze woningen te realiseren uit het bestemmingsplan geschrapt.

Hoofdstuk 16 Natuur en Landschap

16.1 Algemeen

Daar waar bestemmingsplannen en inpassingsplannen ruimtelijke ontwikkelingen en projecten mogelijk maken, moet rekening worden gehouden met (beschermde) natuurwaarden in de omgeving. Het op grond van het bestemmingsplan toegelaten gebruik mag er namelijk niet toe leiden dat hierdoor te beschermen waarden van een bepaald gebied of bepaalde planten- en diersoorten worden aangetast.

Het vaststellen van een bestemmingsplan kan gevolgen hebben voor natuurgebieden waarvoor op grond van nationale of internationale regelgeving of nationaal beleid een speciaal beschermingsregime geldt. Dit noemen we gebiedsbescherming. Deze gebieden hoeven overigens niet in het plangebied zelf te liggen. Activiteiten in een plangebied kunnen namelijk negatieve gevolgen op een gebied (ver) daarbuiten hebben. Dit heet externe werking.

Daarnaast kunnen individuele dier- en plantensoorten bescherming genieten ongeacht waar zij voorkomen (soortenbescherming).

Zowel met gebieds- als soortenbescherming moet, mede met het oog op de uitvoerbaarheid van een bestemmingsplan, rekening worden gehouden bij de vaststelling ervan.

16.2 Beleid en regelgeving

Twee wettelijke regelingen zijn met name van belang:

1. de Natuurbeschermingswet 1998 (Nbw 1998) voor de gebiedsbescherming;
2. de Flora- en faunawet (Ffw) voor de soortenbescherming.

16.2.1 Natuurbeschermingswet

Onder de Natuurbeschermingswet 1998 zijn gebieden aangewezen die onderdeel uitmaken van de Europese ecologische hoofdstructuur (Natura 2000 gebieden). Indien een ruimtelijke ontwikkeling plaatsvindt in of in de nabijheid van een Natura 2000 gebied (externe werking) moet worden onderzocht of de ontwikkeling de kwaliteit van het gebied kan verslechteren of verstoren. Indien het bestemmingsplan de kwaliteit van een Natura 2000 gebied kan verslechteren of verstoren (dit wordt de verslechterings- en verstoringstoets genoemd) dient er een vergunning op grond van de Nb-wet te worden aangevraagd. Het bevoegd gezag voor deze vergunning is Gedeputeerde Staten van de provincie waarin het Natura 2000-gebied in is gelegen.

Indien het plan bovendien mogelijk significante negatieve gevolgen heeft voor deze gebieden dient een passende beoordeling gemaakt te worden. Significante negatieve gevolgen treden op als de instandhoudingsdoelstellingen van het Natura 2000 gebied worden aangetast. Is dit het geval, dan kan er alleen een vergunning worden verkregen indien wordt voldaan aan de zogenaamde ADC-criteria. Dat wil zeggen dat er voor het plan dan geen alternatieven zijn, er dient sprake te zijn van een dwingende reden van groot openbaar belang en er is voorzien in compenserende maatregelen.

16.2.2 Flora- en faunawet

Op grond van de Flora- en Faunawet (Ffw) zijn vrijwel alle in het wild en van nature in Nederland voorkomende dieren beschermd. De Ffw bevat verbodsbepalingen met betrekking tot het aantasten, verontrusten of verstoren van beschermde dier- en plantensoorten, hun nesten, holen en andere voortplantings- of vaste rust- en verblijfplaatsen.

In artikel 2 van de Ffw is een algemene, voor iedereen geldende zorgplicht, voor alle in het wild levende dieren, inclusief hun leefomgeving en voor alle planten en hun groeiplaats opgenomen.

In de artikelen 8 tot en met 13 Ffw zijn verbodsbepalingen opgenomen waarin de mogelijk nadelige handelingen worden genoemd. Het betreft zowel evident nadelige handelingen, zoals doden of vernielen van nesten, als indirect nadelige handelingen, zoals aantasting van de leefomstandigheden, verstoring of verontrusting.

In artikel 75 Ffw zijn mogelijkheden van vrijstelling of ontheffing opgenomen. De wet en bijbehorend

Besluit vrijstelling beschermde dier- en plantensoorten (Vrijstellingenbesluit) kent verschillende beschermingsregimes voor diverse soorten. Voor algemene soorten (soorten tabel 1), geldt bij ruimtelijke ontwikkelingen of beheer en onderhoud een vrijstelling van de verbodsbepalingen van de Ffw.

Voor overige soorten tabel 2 en deels tabel 3) is geen ontheffing nodig indien de EL&I een gedragscode heeft goedgekeurd voor het uitvoeren van de werkzaamheden.

De gemeente Amsterdam heeft een gedragscode opgesteld die de Minister van EL&I heeft goedgekeurd. Bij naleving van deze gedragscode geldt er dan ook een vrijstelling voor de uitvoering van werkzaamheden in het kader van bestendig beheer en onderhoud en ruimtelijke ontwikkeling en inrichting. Voor tabel 3, bijlage IV Habitatrichtlijn-soorten en vogelsoorten geldt deze vrijstelling echter niet bij ruimtelijke ontwikkelingen en inrichting. Indien een verbodsbepaling van de Ffw aan de orde is, zal voor deze soorten ontheffing moeten worden aangevraagd.

Ontheffingen mogen slechts worden verleend wanneer er geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort. In het geval van soorten die zijn opgenomen op bijlage IV van de Habitatrichtlijn, kan ontheffing slechts worden verleend wanneer er, naast de voorwaarde dat geen afbreuk wordt gedaan aan een gunstige staat van instandhouding van de soort, geen andere bevredigende oplossing bestaat en met het oog op andere, bij algemene maatregel van bestuur aan te wijzen, belangen.

16.3 Resultaten onderzoek

Door Els & Linde B.V. is onderzoek gedaan naar de effecten op beschermde natuurwaarde ten gevolge van de in dit bestemmingsplan mogelijk gemaakte herontwikkeling.

Het onderzoek is uitgevoerd als een quick scan ecologie. Voor zo'n onderzoek wordt door een ecoloog beoordeeld of er een kans is op aanwezigheid van beschermde soorten. Daarbij wordt gelet op de structuur van de omgeving, aanwezige habitats en landschapselementen. Gezocht wordt naar sporen van beschermde soorten. Een quick scan is tevens bedoeld als afbakening van een eventueel afdoend onderzoek. Op basis van een quick scan kan wel beoordeeld worden of een ontheffing Flora en Faunawet of een vergunning Natuurbeschermingswet (waarschijnlijk) noodzakelijk is, maar voor het aanvragen van een ontheffing c.q. vergunning is een meer uitgebreid en nauwkeurig onderzoek noodzakelijk. Om een goed oordeel te kunnen geven is op dinsdag 24 juni 2014 een bezoek gebracht aan de planlocatie. Het hele gebied tussen de trambaan, Henk Sneevlietweg en Johan Huizingalaan is hierbij onderzocht. Tijdens het veldbezoek is onderzocht of er in potentie beschermde planten en dieren aanwezig zijn op de planlocatie. Daarvoor is gezocht naar sporen of andere aanwijzingen van planten en dieren. Op basis van de aanwezige herkenbare begroeiing en het habitat is beoordeeld of er leefgebieden aanwezig kunnen zijn voor beschermde soorten.

Bij de analyse wordt gelet op de effecten als gevolg van het veranderde gebruik en de veranderde inrichting. Daarnaast wordt gelet op de effecten als gevolg van de werkzaamheden om de veranderingen te bereiken. Voor zover planlocaties binnen de Ecologische Hoofdstructuur, het weidevogelleefgebied, Natura 2000 of andere beschermde natuurgebieden liggen, worden de effecten op deze beschermde natuurgebieden getoetst.

Voor de Natura 2000 gebieden is de externe werking eveneens van belang; de belangrijkste externe effecten worden veroorzaakt door toename van depositie, geluid en licht.

Planten

Het plangebied is vrijwel volledig bebouwd met bedrijfshallen en een parkeerdak. Langs de randen zijn enkele plantsoenen en grasvelden aanwezig. In het zuidoosten is een waterpartij met rietland en moerasbos. Dit gebied blijft behouden. De randen van het gebied worden goed onderhouden en bevatten geen beschermde planten. Op het parkeerdak zijn rekken met klimop aanwezig.

Zoogdieren

Er is een kleine kans op jagende vleermuizen langs de Henk Sneevlietweg - het is echter met zekerheid geen essentieel jachtgebied met een binding met een kolonie (in de gebouwen op het plangebied zijn namelijk geen geschikte verblijfplaatsen aanwezig). Ook boven de waterpartijen jaagt wellicht een

vleermuis. De gebouwen op het plangebied zijn met zekerheid niet geschikt als verblijfplaats voor vleermuizen. Er is geen enkele geschikte invliegopening aangetroffen.

Vogels

Er zijn geen geschikte nestplekken gevonden voor huismus (*Passer domesticus*) en gierzwaluw (*Apus apus*).

Herpetofauna en vissen

Er is enig oppervlaktewater aanwezig binnen het plangebied, maar hier worden geen wijzigingen beoogd. De kans op verstoring van amfibieën of vissen is daarmee marginaal. Net buiten het plangebied zijn algemene amfibieën als bastaardkikker (*Pelophylax klepton esculenta*) en kleine watersalamander (*Lissotriton vulgaris*) in potentie aanwezig. Binnen de bebouwde kom komt slechts zeer sporadisch een reptiel voor. Binnen de locatie is met zekerheid geen geschikt habitat aanwezig.

Overige soorten

Er zijn geen aanwijzingen gevonden voor de potentiële aanwezigheid van andere beschermde soorten.

Flora en Faunawet

Er zijn geen beschermde soorten aangetroffen of te verwachten binnen het plangebied. Dat betekent dat er met zekerheid geen effect is als gevolg van de geplande ontwikkelingen op beschermde planten of dieren. Er komen in potentie jagende vleermuizen voor langs het gebied, echter de groenstrook en de waterpartijen blijven behouden.

Natura 2000

De planlocatie ligt op grote afstand van beschermde natuurgebieden. Gezien de aard en omvang van het project is er met zekerheid geen effect op beschermde natuurgebieden als Natura 2000 en Beschermd Natuurmonument.

Ecologische hoofdstructuur

De planlocatie ligt buiten de ecologische hoofdstructuur en heeft met zekerheid geen effect op de kenmerkende kwaliteiten van dat gebied.

Weidevogelleefgebied

De planlocatie ligt buiten het weidevogelleefgebied en heeft met zekerheid geen effect op de kenmerkende kwaliteiten van dat gebied.

16.4 Conclusie

Flora en Faunawet

Er zijn geen beschermde soorten aanwezig, waardoor er geen effect op deze soorten mogelijk is. Er is geen ontheffing van de Flora en Faunawet noodzakelijk en er is geen verklaring van geen bedenkingen nodig.

Natuurbeschermingswet

Door de aard, omvang en ligging is een effect op beschermde natuurgebieden uitgesloten. Er is geen vergunning nodig of een verklaring van geen bedenkingen voor het voornemen.

Ruimtelijke verordening

De ecologische hoofdstructuur en de weidevogelleefgebieden zijn door de provincie Noord-Holland beschermd. Voor beide geldt geen externe werking. Het plangebied ligt buiten de ecologische hoofdstructuur, en buiten het weidevogelleefgebied.

Resumerend is geconcludeerd dat er geen ontheffing van de Flora en Faunawet of een vergunning van de Natuurbeschermingswet nodig is. Er is ook geen verklaring van geen bedenkingen nodig.

Hoofdstuk 17 Water

17.1 Algemeen

Op grond van artikel 3.1.6 lid b van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moet in de toelichting bij het bestemmingsplan een beschrijving worden opgenomen over de wijze waarop rekening is gehouden met de gevolgen van het plan voor de waterhuishouding. Dit is de zogenaamde waterparagraaf.

Deze waterparagraaf moet inzicht geven in de wijze waarop het waterbeleid is vertaald naar de verbeelding (oftewel de plankaart) en de regels van het bestemmingsplan. Daarbij wordt een beschrijving gegeven van de wijze waarop bij het plan rekening is gehouden met de gevolgen voor de waterhuishouding. Daarbij wordt aandacht besteed aan de volgende onderdelen:

- ruimtelijk relevant waterbeleid;
- de taken van de waterbeherende instantie;
- het overleg met de waterbeherende instantie;
- het huidige watersysteem;
- het toekomstige watersysteem.

De waterparagraaf geeft ook een weergave van de watertoets. Het doel van de watertoets is te waarborgen dat waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op evenwichtige wijze in beschouwing worden genomen bij alle waterhuishoudkundig relevante ruimtelijke plannen en besluiten. De watertoets heeft betrekking op alle waterhuishoudkundige aspecten, zoals veiligheid, wateroverlast, riolering, watervoorziening, volksgezondheid, bodemdaling, grondwaterkwaliteit, verdroging en natte natuur.

Hieronder wordt eerst de toepasselijke regelgeving beschreven. Naast de Europese en nationale wetgeving worden ook de toepasselijke (beleids)regels van de bevoegde lagere organen genoemd. Het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht is water(kwaliteit- en kwantiteit)beheerder van de Amstel. Het nautisch beheer ligt deels bij de Dienst Binnenwaterbeheer van de Gemeente Amsterdam. De gemeente Amsterdam is verantwoordelijk voor het beheer van water als openbare ruimte; het stadsdeel Nieuw-West verleent de vergunningen voor het afmeren van (woon)schepen en het aanleggen van steigers.

Hierna worden de verschillende waterhuishoudkundige aspecten in beschouwing genomen.

17.2 Beleid en regelgeving

17.2.1 Europees beleid

17.2.1.1 Kaderrichtlijn water

Sinds 22 december 2000 is de Europese Kaderrichtlijn Water van kracht. Op grond hiervan moet in 2015 een goede (grond)waterstand zijn gerealiseerd. Het doel van de Kaderrichtlijn is het bereiken van een goede chemische en ecologische toestand van oppervlaktewater en een goede chemische en kwantitatieve toestand van het grondwater. Hierbij is het van belang om landoppervlaktewater, overgangswater, kustwateren en grondwater te beschermen om:

- van water afhankelijke ecosystemen in stand te houden en te verbeteren;
- de beschikbaarheid van water veilig te stellen en het duurzaam gebruik te bevorderen;
- het aquatisch milieu in stand houden en te verbeteren door het voorkomen van verontreiniging;
- de gevolgen van overstroming en droogte te beperken.

De Kaderrichtlijn Water is nader uitgewerkt in het Besluit kwaliteitseisen en monitoring water 2009 (Bkmw 2009) en de onderliggende Regeling monitoring kaderrichtlijn water (Regeling monitoring). In dit besluit en deze regeling zijn eisen gesteld, waaraan de kwaliteit van de oppervlaktewater- en grondwaterlichamen in Nederland in beginsel moet voldoen. Deze goede toestand moet in principe eind 2015 zijn gehaald, tenzij een legitiem beroep kan worden gedaan op één van de uitzonderingen van de kaderrichtlijn water (zoals fasering of doelverlaging). De goede toestand moet worden bereikt door het maatregelenprogramma, dat is opgenomen in de verschillende waterplannen.

Bij ruimtelijke besluiten, zoals bestemmingsplannen, moet in het kader van de goede ruimtelijke ordening worden beoordeeld of de gewenste watertoestand uit de Wwh-plannen in gevaar wordt

gebracht. Als nieuwe bestemmingen negatieve gevolgen kunnen hebben voor de watertoestand zijn maatregelen nodig. Ruimtelijke besluiten moeten worden voorafgegaan door een watertoets. Doel van deze watertoets is waarborgen dat de waterhuishoudkundige doelstellingen expliciet en op een zo evenwichtig mogelijke wijze in beschouwing worden genomen bij het te nemen ruimtelijk besluit. Het verband tussen de Kaderrichtlijn Water en ruimtelijke plannen is bij uitstek onderwerp van de watertoetsprocedure

17.2.2 Rijksbeleid

17.2.2.1 Waterwet

Op 22 december 2009 is de Waterwet in werking getreden, waarmee een achttal wetten is samengevoegd tot één wet. De Waterwet regelt het beheer van oppervlaktewater en grondwater, en verbetert ook de samenhang tussen waterbeleid en ruimtelijke ordening. De Waterwet richt zich op de zorg voor waterkeringen, waterkwantiteit, waterkwaliteit en waterfuncties (zoals de drinkwatervoorziening). De wet biedt de basis voor het stellen van normen ten aanzien van deze onderwerpen. Verder bevat de wet regelingen voor het beheer van water. Een belangrijk gevolg van de Waterwet is dat de huidige vergunningstelsels uit de afzonderlijke waterbeheerwetten worden gebundeld. Met als resultaat één vergunning; de watervergunning. Watervergunningen kunnen betrekking hebben op bouw- of aanlegwerkzaamheden bij water en dijken; lozen en onttrekken van water; varen, aanmeren en evenementen en plannen ten behoeve van natuur en recreatie en uitbreidingsplannen.

Minstens zo belangrijk is dat zoveel mogelijk activiteiten onder algemene regels vallen. In de regel komt dit neer op een meldingsplicht in plaats van een vergunningenprocedure. Niet alles is in algemene regels vast te leggen en voor deze activiteiten in, op, onder of over watersystemen is er de watervergunning. Personen die een ligplaats hebben of aanvragen moeten tevens een watervergunning aanvragen bij het bevoegd gezag.

17.2.2.2 Nationaal Waterplan

Op 22 december 2009 is het Nationaal Waterplan vastgesteld. Dit plan vervangt de Vierde Nota Waterhuishouding en de daarop gebaseerde nota's, zoals de 'Nota Anders omgaan met Water' en 'Waterbeleid in de 21ste eeuw'. Dit plan geeft op hoofdlijnen aan welk beleid het Rijk in de periode 2009 - 2015 voert om te komen tot een duurzaam waterbeheer en richt zich op:

- een goede bescherming tegen overstroming;
- het zoveel mogelijk voorkomen van wateroverlast en droogte;
- het bereiken van een goede waterkwaliteit;
- het veiligstellen van strategische watervoorraden.

Het Nationaal Waterplan is opgesteld op basis van de Waterwet die met ingang van 22 december 2009 van kracht is. Op basis van de Wet ruimtelijke ordening heeft het Nationaal Waterplan voor de ruimtelijke aspecten de status van structuurvisie. Het Nationaal Waterplan pleit daarom voor meer samenhang tussen het beleid voor water, ruimtelijke ordening en milieu, gericht op de verschillende belangen zoals veiligheid, landbouw, natuur, drinkwatervoorziening, transport, recreatie en visserij, daarbij ruimte scheppend voor gebiedsgericht maatwerk.

17.2.2.3 Nationaal Bestuursakkoord Water

Met het Nationaal Bestuursakkoord Water (NBW) onderstrepen het Rijk, het Interprovinciaal Overleg, de Unie van Waterschappen en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten de gezamenlijke opgave om het watersysteem op zo kort mogelijke termijn en tegen de laagste maatschappelijke kosten op orde te brengen en te houden. Samenwerken is de rode draad van het geactualiseerde Nationaal Bestuursakkoord. De actualisatie van het NBW in 2008 komt voort uit de invoering van de Europese Kaderrichtlijn Water (KRW), de noodzaak tot het aanscherpen van een aantal begrippen en het beschikbaar komen van nieuwe klimaatscenario's. Ook is een nieuwe fase aangebroken in het samenwerkingsproces, waarbij het zwaartepunt verschuift van planvorming naar uitvoering.

17.2.2.4 *Waterbesluit*

In het Waterbesluit zijn de regels gegeven die betrekking hebben op beheer en gebruik van watersystemen die in beheer zijn van het Rijk. Voor het gebruik maken van een waterstaatswerk (een oppervlaktewaterlichaam, waterkering of kunstwerk zoals een sluis) kan een watervergunning vereist zijn. Voor de waterstaatswerken in beheer bij het Rijk is dat geregeld in het Waterbesluit en de Waterregeling. Voor regionale waterstaatswerken staan de regels in de keur van het waterschap.

Oppervlaktewaterlichamen in rijksbeheer zijn o.a. IJsselmeer en daaraan verbonden wateren zoals het Markermeer en IJmeer; de Rijn en daarmee verbonden wateren zoals het Amsterdam-Rijnkanaal, Buiten IJ, Afgesloten IJ en Noordzeekanaal (zie bijlage II van het Waterbesluit). Ook de zijwateren van deze oppervlaktewateren zijn in principe in beheer bij het rijk. Andere watergangen zoals het Nieuwe Diep ten oosten van het Amsterdam-Rijnkanaal (Boven Diep) en de watergangen en sloten langs waterkeringen en sluizen zijn in beheer bij het Rijk.

Voor het maken of behouden van werken, het plaatsen van vaste substanties of voorwerpen en het uitvoeren van werkzaamheden op of in rijkswateren, anders dan in overeenstemming met de functie, is een watervergunning vereist. Met de toevoeging "anders dan in overeenstemming met de functie" wordt geregeld dat het varen op een vaarweg of het zwemmen in zwemwater niet vergunningplichtig is. Deze toevoeging moet echter vrij beperkt geïnterpreteerd worden; het maken van een laad- en losplaats voor schepen is wel degelijk vergunningplichtig, ook als het betreffende water de functie scheepvaart heeft.

Op de vergunningplicht bestaat een flink aantal uitzonderingen. De volgende handelingen zijn niet vergunningplichtig:

- het uitvoeren van activiteiten genoemd in bijlage II van het Besluit omgevingsrecht (behoudens enkele uitzonderingen);
- het uitvoeren van onderhoud, aanleg of wijziging van waterstaatswerken door of in opdracht van de beheerder;
- het maken van werken om oeverafslag tegen te gaan;
- het permanent afmeren van woonschepen of andere drijvende objecten in andere rijkswateren dan de grote rivieren.

Deze niet-vergunningplichtige activiteiten zijn in het algemeen wel meldingsplichtig op grond van artikel 6.14 van de Waterregeling.

17.2.3 **Provinciaal beleid**

17.2.3.1 *Provinciaal waterplan 2010-2015*

In het Waterhuisplan "Beschermen, Benutten, Beleven en beheren" zijn de hoofdlijnen van beleid geformuleerd voor het beheer van het Noord-Hollandse watersysteem.

Het Waterplan geeft als strategische waterdoelen tot 2040 en acties tot 2015 aan:

- Het waarborgen met waterschappen en Rijkswaterstaat van voldoende bescherming van mens, natuur en bedrijvigheid tegen overstromingsrisico's via het principe: preventie (het op orde houden van de waterkeringen met aandacht voor ruimtelijke kwaliteit), gevolgschade beperken (bijvoorbeeld waterbestendig bouwen daar waar nodig) en rampenbeheersing (bijvoorbeeld goede vluchtroutes en informatievoorziening).
- De provincie zal samen met waterschappen, gemeenten en Rijkswaterstaat zorgen dat water in balans en verantwoord benut en beleefd wordt door mens, natuur en bedrijvigheid. Het watersysteem en de beleving van het water wordt versterkt door deze te combineren met natuurontwikkeling, recreatie en/of cultuurhistorie.
- De provincie zal samen met gemeenten, waterschappen, Rijkswaterstaat en drinkwaterbedrijven zorgen voor schoon en voldoende water. We doen dat door een kosteneffectief en klimaatbestendig grond- en oppervlaktewatersysteem.
- De provincie zal samen met gemeenten, waterschappen en belanghebbenden zorgen voor maatwerk in het Noord-Hollandse grond- en oppervlaktewatersysteem. Daarbij hanteert de provincie een integrale gebiedsontwikkeling.

Een belangrijk middel voor het realiseren van de provinciale waterdoelen is het via integrale gebiedsontwikkeling proactief zoeken naar kansrijke combinaties met veiligheid, economie, recreatie,

landbouw, milieu, landschap, cultuur en natuur. Het Waterplan heeft voor de ruimtelijke aspecten de status van een structuurvisie op basis van de Wet ruimtelijke ordening. In het Waterplan staan de ruimtelijke consequenties van ons waterbeleid. Alle ruimtelijke opgaven uit het Waterplan zijn integraal afgewogen bij de vaststelling van de Structuurvisie.

17.2.4 Beleid Hoogheemraadschap

17.2.4.1 Waterbeheerplan AGV 2016-2021

Het Waterbeheerplan 2016-2021 is het kompas voor Waterschap Amstel, Gooi en Vecht voor de komende zes jaar. U vindt hierin wat het waterschap doet aan veiligheid, de beschikbaarheid van voldoende en schoon water, en aan efficiënte zuivering van afvalwater. Ook zet het waterschap zich in voor het behoud van cultuurhistorisch erfgoed en de natuur. Het waterbeheerplan is op 8 oktober 2015 goedgekeurd door het Algemeen Bestuur van het waterschap en is vanaf 1 januari 2016 van kracht.

Met dit waterbeheerplan legt het waterschap vast hoe het invulling geeft aan de zorg voor de kerntaken. Het Waterbeheerplan 2016-2021 bouwt voort op het plan voor de periode 2010-2015 en houdt tegelijk rekening met nieuwe ontwikkelingen. Uit de evaluatie van het plan voor 2010-2015 blijkt dat het waterschap, ondanks grote bezuinigingsoperaties van het Rijk, de eigen doelstellingen grotendeels heeft weten te bereiken.

Voor de komende periode heeft het waterschap per thema een aantal stippen aan de horizon gezet: de wensbeelden voor 2030. Deze ambitie voor de lange termijn is vervolgens herleid naar doelen voor de planperiode en een aanpak op hoofdlijnen. Door middel van indicatoren zijn de doelen meetbaar gemaakt, waarbij steeds is aangegeven wanneer de doelstelling bereikt moet zijn. Soms kan een doelstelling nooit 100% worden bereikt omdat er altijd ontwikkelingen zijn die zorgen dat het watersysteem of de waterketen bijstelling behoeft (bijvoorbeeld: onderhoud).

Insteek van het waterschap is een waterrobuuste inrichting van de omgeving. Doel voor 2021 is dat er sprake is van een robuust watersysteem die de functies van gebieden faciliteren, en wateroverlast en watertekort voorkomen. Het waterschap wil ervoor zorgen dat al het water in het beheergebied geschikt is voor de vastgestelde gebruiksfunctie: voor veeteelt en akkerbouw, als grondstof voor drinkwater, voor recreatie en visserij, als proceswater en voor de natuur. Doel is dat inwoners en bezoekers het water in het gebied ervaren als een verrijking van de omgeving. In 2030 bestaat de term afvalwater in de visie van het waterschap niet meer. Water in de waterketen is een bron voor grondstoffen, energie en water. Het waterschap richt de waterketen in als een grondstoffen-, energie- en waterfabriek. Het waterschap zorgt ervoor dat er veilig en vlot gevaren kan worden.

In het waterbeheerplan is samenwerking een belangrijke rode draad. Het waterschap wil open en toegankelijk zijn, zoekt die samenwerking actief op en gaat de dialoog aan met alle stakeholders. Op bestuurlijk en organisatorisch gebied streeft het waterschap naar een optimale afstemming en een duidelijke taakverdeling tussen met name gemeenten, provincies, het Rijk en de waterschappen. Het streven naar één regionale waterautoriteit past daarin, evenals het pleidooi van het waterschap voor de afstemming tussen waterveiligheid en waterkwaliteit in één overlegorgaan per stroomgebied (Eems, Maas, Rijn of Schelde). Een intensieve samenwerking met de landbouwsector en de individuele agrarische ondernemers is onmisbaar voor het thema schoon water.

17.2.4.2 Keur AGV

De Waterschapswet zegt in artikel 78 dat het waterschap verordeningen mag opstellen voor de "behartiging van aan het waterschap opgedragen taken". In december 2011 is de Keur van het hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) vastgesteld.

De Keur van het AGV is gericht op het beschermen van de water aan- en -afvoer, de bescherming tegen wateroverlast en overstroming en op het beschermen van de ecologische toestand van het watersysteem. In de toelichting bij de Keur is aangegeven dat de aanleg van verhard oppervlak in beginsel leidt tot een grotere belasting van het oppervlaktewatersysteem en/of rioleringssysteem, omdat pieken in de regenafvoer minder worden afgevlakt door infiltratie. Bij nieuwbouw in stedelijk gebied, verdichting in bestaand stedelijk gebied of de aanleg van wegen is sprake van verharding van gebieden waar voorheen water in de bodem kon worden geborgen. De toename van de belasting van het oppervlaktewatersysteem moet daarom worden gecompenseerd door de initiatiefnemer. Dat betekent

dat het watersysteem na de realisering van de verharding niet zwaarder belast mag worden dan voordien. Op grond van artikel 16, onder a, van de Keur is het verboden om in stedelijk gebied meer dan 1.000 m² verharding aan te brengen of het verhard oppervlak met 1.000 m² te laten toenemen. Het Dagelijks Bestuur van het waterschap kan ontheffing verlenen van deze verbodsbepaling.

17.2.4.3 *Legger*

De legger is een openbaar register van AGV waarin wordt bepaald aan welke eisen (diepte, hoogte, sterkte, etc.) de wateren, dijken en kunstwerken moeten voldoen. Het is een openbaar register van het waterschap en dient als uitwerking van de Keur.

17.2.5 **Gemeentelijk beleid**

17.2.5.1 *Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam 2016-2021*

De gemeente Amsterdam heeft de wettelijke verantwoordelijkheid (zorgplicht) voor een aantal watertaken. Drie van deze watertaken betreffen:

1. Inzamelen en transporteren van stedelijk afvalwater;
2. Inzamelen en verwerken van afvloeiend hemelwater;
3. Nemen van grondwatermaatregelen in openbaar gebied.

In dit 'Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam 2016 - 2021' staat hoe deze drie zorgplichten de komende periode door de gemeente Amsterdam worden ingevuld. Doel van het plan is om aan het bevoegd gezag te verantwoorden op welke wijze de gemeente Amsterdam deze watertaken uitvoert, en in hoeverre zij afdoende middelen heeft om dit in de toekomst te blijven doen. Hiermee voldoet de gemeente aan de planverplichting zoals die in de Wet milieubeheer (artikel 4.22) is opgenomen. Het plan is tot stand gekomen in samenwerking met de waterschappen Hollands Noorderkwartier, Rijnland, Amstel, Gooi en Vecht en Rijkswaterstaat.

Dit is het tweede Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam waarin de drie zorgplichten zijn opgenomen. Het plan volgt op 'Breed Water, plan gemeentelijke watertaken Amsterdam 2010 - 2015'.

De primaire doelen van de gemeentelijke watertaken zijn:

- het beschermen van de volksgezondheid;
- het bijdragen aan schoon en helder water;
- het zorgen voor droge voeten;
- het zorgen voor een goede leefomgeving.

De gemeente Amsterdam en het waterschap Amstel, Gooi en Vecht (AGV) hebben de uitvoering van de watertaken gemandateerd aan Waternet. Alle wateraspecten worden door Waternet in samenhang behandeld en uitgevoerd. Door deze samenhang kan Waternet beter bijdragen aan een duurzame omgevingskwaliteit, volksgezondheid en veiligheid.

Beleid en doelstelling voor de planperiode

Voor realisatie van de primaire doelen van de gemeentelijke watertaken, is een goedwerkende riolering noodzakelijk. Riolering is in dit plan het geheel van voorzieningen voor stedelijk afvalwater, afvloeiend hemelwater en grondwater. Concreet betekent dit dat:

1. De technische staat van de riolering in orde is;
2. De riolering naar behoren functioneert.

Daarnaast moet de riolering op effectieve en efficiënte wijze worden beheerd (randvoorwaardelijk).

Voor de doelstelling 'droge voeten' is anticiperen op de toename van extreme neerslag, ten gevolge van de klimaatverandering, noodzakelijk. De hoosbui van 28 juli 2014 toonde aan dat Amsterdam hier kwetsbaar voor is. Vergroten van riolen biedt hiervoor weinig soelaas. De oplossing ligt meer bij de inrichting van het stedelijke gebied en daarin ruimte creëren om tijdelijk extremen op te vangen.

Gevolg hiervan is dat de druk op de ruimte binnen stedelijk gebied sterk toeneemt voor de tijdelijke opslag van (hemel)water. De gemeente, maar ook bewoners, bedrijven en het waterschap, maken samen de stad hemelwaterbestendig. Amsterdam Rainproof ondersteunt deze gezamenlijke verantwoordelijkheid. Het programma Amsterdam Rainproof motiveert, informeert en activeert bewoners, ondernemers, ambtenaren en kenniswerkers om hemelwaterbestendig te werken bij de verandering van

daken, straten, tuinen, parken en pleinen.

Uitgangspunt is dat gerichte, kleinschalige, fijnmazige en rendabele maatregelen de stad meer hemelwaterbestendig en tegelijk aantrekkelijker en leefbaarder maken. Geen dure grootschalige monofunctionele oplossingen, maar met slimme aanpassingen die de sponswerking van de stad vergroten. De uitgangspunten en acties uit het programma van Amsterdam Rainproof zijn in dit Gemeentelijk Rioleringsplan verankerd.

Per gemeentelijke watertaak is de algemene beleidslijn aangegeven. De algemene uitgangspunten zijn:

Gemeentelijke watertaak	Algemene uitgangspunten
Stedelijk afvalwater	▪ zoveel mogelijk scheiding aan de bron van de componenten van stedelijk afvalwater ▪ waar mogelijk decentrale zuivering in plaats van de huidige centrale, zolang dit duidelijk aanwijsbare voordelen biedt
Hemelwater	▪ de percee-eigenaar is in principe zelf verantwoordelijk voor de verwerking van hemelwater op eigen terrein ▪ de verwerking van hemelwater is een inspannings- en geen resultaatverplichting voor de gemeente ▪ uitgangspunt is om verontreinigd hemelwater gescheiden te houden van het overige hemelwater ▪ gebruik heeft de voorkeur boven direct lozen ▪ gemeente houdt bij de inrichting van de openbare ruimte rekening met het tijdelijk opvangen van extreme buien
Grondwater	▪ duurzaam functionerend grondwatersysteem: ○ nieuwe hinder voorkomen ○ bestaande hinder wegnemen ▪ de percee-eigenaar is in principe zelf verantwoordelijk voor het grondwater op eigen terrein

17.2.6 Beleid stadsdeel

17.2.6.1 Waterplan Nieuw-West: visie 2040

Op 27 februari 2013 is het Waterplan Nieuw-West door de stadsdeelraad vastgesteld. De waterstructuur is leidend geweest bij de totstandkoming van Nieuw-West. Daarom is het onlosmakelijk verbonden met de fysieke leefomgeving. Om problemen omtrent water, zoals de gevolgen van de klimaatwijzigingen of het verbeteren van de waterkwaliteit, op te lossen, moeten ze integraal opgepakt worden. De verschillende wateraspecten staan niet allemaal los van elkaar, vaak beïnvloeden ze elkaar. In het Waterplan wordt de gezamenlijke focus aangebracht. Ambities en de resultaten kunnen worden vergroot door zowel de samenhang (inhoudelijke dimensie) als de samenwerking (procesmatige dimensie) te versterken.

Naast ruimtelijke ordeningsaspecten worden ook aspecten als belevingswaarde, recreatie, biodiversiteit en cultuurhistorie in het waterplan beschreven en worden ambities voor de toekomst benoemd. Met betrekking tot het beheer en onderhoud van de watergangen (en alles daaromheen) geeft het waterplan inzicht in de verantwoordelijkheden en spreekt het ambities uit met betrekking tot ontbrekende inzichten.

De waterwegen in Nieuw-West zijn belangrijke lijnelementen welke versterkt worden door de koppeling aan wandel- en fietspaden. Het water geeft een duidelijke maatschappelijke meerwaarde aan het wonen

in het plangebied.

17.3 Watertoets

17.3.1 Waterkwaliteit

Voor de waterkwaliteit is het hiervoor genoemde Waterbeheersplan AGV 2010-2015 kader. Oppervlaktewater wordt systematisch gecontroleerd op kwaliteit. De waterkwaliteit mag niet achteruitgaan. Het gebruik van uitlopende materialen zoals lood, zink en koper beïnvloedt de kwaliteit van regen- en oppervlaktewater negatief en wordt zoveel mogelijk voorkomen.

Indien dergelijke materialen noodzakelijkerwijs toegepast moeten worden, wordt uitgegaan van zinken goten welke van een coating worden voorzien waardoor het zink niet zal uitlogen. Daarnaast wordt waar mogelijk gewerkt met loodvervangers. Uitgangspunt voor Waternet is dat gebiedseigen water zoveel mogelijk wordt vastgehouden. Dit kan op verschillende manieren (bijvoorbeeld door vegetatiedaken). Waternet hanteert als uitgangspunt dat schoon- en vuilwaterstromen worden gescheiden.

17.3.2 Grondwater

Grondwateroverlast dient te worden voorkomen. Bij nieuwe ontwikkelingen dient (middels een geohydrologisch onderzoek) aangetoond te worden dat wordt voldaan aan de grondwaternorm en dat in omliggende, bestaande wijken de grondwaterstand niet verslechterd. De grondwaternorm voor nieuw te realiseren bouwlocaties is vastgesteld in het 'Plan gemeentelijke watertaken' en luidt: 'Daar waar zonder kruipruimte gebouwd wordt mag de grondwaterstand niet vaker dan gemiddeld eens per twee jaar, niet langer dan 5 dagen achtereenvolgens minder dan 0,5 meter onder het maaiveld staan'. Waar met kruipruimtes wordt gebouwd geldt een norm van 0,9 meter.

Het voorliggende bestemmingsplan staat het bouwen van nieuwe ondergrondse bebouwing niet bij recht toe. De uit te werken bestemming sluit ondergronds bouwen niet uit. Wanneer een uitwerkingsplan voorziet in nieuwe ondergrondse bebouwing is dan ook geohydrologisch onderzoek nodig.

17.3.3 Dempingen van oppervlaktewater

Verlies aan oppervlaktewater dient elders binnen het plangebied (vooraf) te worden gecompenseerd. Het laten ontstaan van doodlopende watergangen is hierbij niet toegestaan. Het voorliggende bestemmingsplan voorziet niet in de demping van water. Watercompensatie is derhalve niet aan de orde.

17.3.4 Waterberging

Op grond van de Keur van het Hoogheemraadschap AGV dient bij een toename van meer dan 1.000 m² verhard of bebouwd oppervlak in de stad, 10% van het extra verharde of bebouwde oppervlak aan nieuw oppervlaktewater te worden aangelegd. Dit water moet worden gerealiseerd binnen hetzelfde peilvak en dient blijvend in open verbinding te staan met de rest van het watersysteem.

Het plangebied is nagenoeg geheel verhard, alleen de sloot en de bermen daarvan zijn onverhard. Dit bestemmingsplan voorziet niet in een toename van het verharde oppervlak, zodat er geen compensatie-eis aan de orde is.

17.3.5 Rainproof

De toekomstige groen- en waterstructuur in het geval van grotere ontwikkelingen zullen de rainproof-ambitie van de Gemeente Amsterdam moeten ondersteunen. Regenbuien worden steeds heviger en temperaturen hoger. Een manier om hierop te anticiperen, is het vergroten van water- en groenoppervlakken in het grotendeels verharde gebied. Regenwater moet zo veel mogelijk worden vastgehouden op daken en afgevoerd naar de bestaande waterstructuur. Een eventuele ophoging van delen van de maaiveld kan ook zorgen voor een buffer en infiltratie vanuit het midden van het gebied. Op deze manier kunnen de duurzaamheidsambities integraal onderdeel uitmaken van het plan en kan de ruimtelijke kwaliteit van deze nieuwe woonbuurt worden verhoogd.

Wateropvang als gevolg van extreme buien kan in deze buurt plaatsvinden door een robuust systeem dat aansluit op het bestaande watercircuit. Een eventuele ophoging van het maaiveld (waterdoorlatend

zand) zou een goede basis kunnen zijn. In de detaillering van de straatprofielen kan tevens waterafvoer worden opgenomen. Tot 2018 ligt de focus vanuit de Agenda Groen onder andere op het toevoegen van 50.000 m² groen dak, meer plekken geschikt maken voor de opvang van regenwater door vergroening, gezonde bomen in de stad voor wateropname, verkoeling en een aantrekkelijke leefomgeving. Door het hoge percentage verharding in de bestaande situatie en bij een eventuele ontwikkeling is het groen essentieel voor het klimaatbestendig maken van het gebied. Groene gevels en daken zorgen voor een water vertragend effect bij de afvoer van regenwater. Inzetten op regenneutrale kavels draagt ook bij aan de wateropvang. Bij de ontwerpen van de openbare groene ruimtes kunnen de nadelige effecten door de toename van hevige regenval zoveel mogelijk worden tegengegaan en worden voorkomen.

17.4 Conclusie

Het bestemmingsplan leidt vooralsnog niet tot veranderingen in de waterstructuur. Indien een uitwerkingsplan wordt vastgesteld moet ten behoeve van dat plan aangetoond worden dat het plan voldoet aan wettelijke randvoorwaarden op het gebied van, onder andere, (grond)wateraspecten.

Derhalve kan worden geconcludeerd dat gelet op bovenstaande de watertoets de tenuitvoerlegging van het bestemmingsplan niet in de weg staat.

Hoofdstuk 18 Juridische planbeschrijving

18.1 Algemeen

Waar de overige paragrafen van deze bestemmingsplantoelichting de achtergronden van het bestemmingsplan belichten, geeft deze paragraaf een toelichting op de bestemmingsplanregels. Uitgelegd wordt wat de bedoeling en strekking is van de verschillende onderdelen van de regels. Daartoe worden in deze paragraaf de regels per artikel toegelicht.

Het (juridisch deel van het) bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding (oftewel de plankaart) en regels, vergezeld van een toelichting. De verbeelding heeft een functie van visualisering van de bestemmingen. De verbeelding vormt samen met de regels het voor de burgers bindende deel van het bestemmingsplan. De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing, regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken. De regels zijn onderverdeeld in vier hoofdstukken. Per hoofdstuk zullen de diverse regels artikelsgewijs worden besproken.

De toelichting heeft geen bindende werking; de toelichting maakt juridisch ook geen onderdeel uit van het bestemmingsplan, maar heeft wel een belangrijke functie bij de weergave en onderbouwing van het plan en ook bij de uitleg van de bestemming en overige regels. In de toelichting wordt ook een relatie met het relevante beleid gelegd en een gebiedsbeschrijving gegeven. Op basis van het beleid en de gebiedsbeschrijving zijn vervolgens de uitgangspunten voor het bestemmingsplan geformuleerd.

18.2 Planvorm

18.2.1 Algemeen

Omdat concretisering van de planvorming in meerdere fasen kan plaatsvinden is een onderscheid gemaakt in modellen:

1. In het eerste model blijft het gebouw 'Black Box' gebouw staan en worden daarbinnen nieuwe functies (ook gevoelige) toegelaten. De rest van het gebied wordt in dit model overeenkomstig de bestaande toestand behouden;
2. Het tweede model omvat een volledige herontwikkeling, inclusief de sloop van het gebouw 'Black Box', met gemengde functies en een geheel nieuwe stedenbouwkundige opzet;
3. Het derde model tenslotte voorziet in herontwikkeling van het plangebied, maar zonder de sloop van het gebouw 'Black Box'. Ook in dit model is sprake van nieuwe en tevens gevoelige functies in de Black Box en een geheel nieuwe stedenbouwkundige opzet met gemengde functies.

In het voorliggende bestemmingsplan is het eerste model door middel van directe bouw- en gebruiksrechten mogelijk gemaakt en het tweede en derde model via een uit te werken bestemming. Hierna wordt dit verder toegelicht.

18.2.2 Model 1: directe bouw- en gebruiksrechten

In het voorheen geldende bestemmingsplan 'Nieuwe Meer e.o.' was het gebruik van gronden en bebouwing conserverend opgenomen. De IBM-hal en het kantoorgebouw waren bestemd als 'Gemengd 1' en de stadsdeelwerf / het afvalpunt als 'Bedrijf'. De naar het afvalpunt lopende weg was bestemd als 'Verkeer' en daarnaast lopen een sloot en een groene berm die waren bestemd als 'Water' resp. 'Groen'.

In het nu voorliggende bestemmingsplan zijn dezelfde bouw- en gebruiksmogelijkheden als direct bouw- en gebruiksrecht opgenomen in de bestemming Gemengd - uit te werken bestemming. Dat wil zeggen dat het gebruik en de bebouwing van deze gronden voor zover dat al kon op basis van het voorgaande bestemmingsplan geen uitwerking van het bestemmingsplan vergen.

Het gebouw 'The Black Box' leent zich goed voor allerlei soorten van gebruik en verhuring van dit gebouw voor creatieve, innoverende en levendige functies fungeert als vliegwiel voor de verdere ontwikkeling van het gebied. Daarom heeft dit gebouw een nieuwe aanduiding 'gemengd' gekregen, waarbinnen een ruim palet aan functies wordt toegelaten. Enkele daarvan zijn al gerealiseerd (bijvoorbeeld horeca op de vijfde verdieping) na afzonderlijke vergunningverlening. In de planregels is voor dit gebouw, dat een bruto

vloeroppervlak heeft van 16.975 m², geregeld dat het volgende programma gerealiseerd kan worden:

- bedrijven (tot maximaal milieucategorie 2 van de bedrijvenlijst en categorie A/B van de functiemengingslijst) en Kantoor: samen minimaal 6.270 m² bvo - maximaal 15.675 m² bvo;
- opnamestudio's voor geluid en film: maximaal 500 m² bvo;
- horeca B, E en F: maximaal 4.235 m² bvo;
- nachtclub/Discotheek (Horeca E) met een maximum van 1.100 m² bvo, op de vijfde verdieping en alleen inpandig;
- zalenverhuur/Partycentrum (Horeca F1), Congrescentrum (Horeca F2) en tentoonstellingsruimte voor cultuur, samen maximaal 3.135 m² bvo;
- horeca G (hotel): maximaal 1.568 m² bvo (30 kamers);
- horeca A (lunchroom): max. 200 m² bvo;
- sport (fitness): maximaal 3.135 m² bvo;
- maatschappelijk (kinderdagverblijf): maximaal 1.568 m² bvo
- onderwijs: maximaal 750 m² bvo.

Het plan omvat één bestemmingsvlak met de bestemming Gemengd - uit te werken bestemming, waarbinnen de diverse functies en het parkeren worden gefaciliteerd, omdat ervoor te zorgen dat interactie mogelijk blijft tussen de hal en het kantoorgebouw. Zowel in de huidige situatie als in de toekomst bij mogelijke herontwikkeling. De parkeerbehoefte van het kantoorgebouw wordt bijvoorbeeld, afhankelijk van de functionele invulling van het perceel deels op het dak van de hal opgelost.

In de regels wordt de flexibiliteit van diverse functies geregeld binnen een aantal randvoorwaarden:

- De functies worden gevestigd binnen de bestaande bebouwing;
- Het maximale aantal vierkante meters kantoor en ondersteunend kantoor binnen de bestemming 'Gemengd - uit te werken bestemming' is 15.675 m² bvo. In de bedrijfshal is zelfstandige kantoorruimte niet toegestaan, maar wel maximaal 3.135 m² ondersteunende kantoorruimte. In het kantoorpand mag 15.675 m² zelfstandige of ondersteunend kantoor worden gerealiseerd, verminderd met de vierkante meters die voor ondersteunend kantoor in de hal worden gebruikt;
- Voor de functies die op het perceel gevestigd zijn moet het parkeren op eigen perceel worden opgelost. Het aantal parkeerplaatsen mag niet toenemen. Als er voldoende parkeerplaatsen zijn gerealiseerd voor de functies mogen de overige parkeerplaatsen tot maximaal 742 parkeerplaatsen worden gebruikt voor commercieel parkeren.

18.2.3 Model 2 en 3: uitwerkingsplan

Voor de verdere ontwikkeling van het gebied zijn concrete criteria ten aanzien van programma en stedenbouwkundige opzet geformuleerd. Er is nadrukkelijk geen blauwdruk van een eindplan vastgelegd, omdat de behoefte bestaat aan de mogelijkheid om in te kunnen spelen op kansen die zich voordoen, mits deze voldoen aan de criteria. Omdat de principiële aanvaardbaarheid van de nieuwe ontwikkeling vaststaat, is de mogelijkheid het gebied tot ontwikkeling te brengen vervat in een uit te werken bestemming. Deze maakt zowel integrale als gedeeltelijke herontwikkeling mogelijk. Voor beide situaties geldt dat de niet-woonfuncties (horeca, kantoor en andere voorzieningen) die in eerste instantie alleen bij de Black Box waren toegestaan, na uitwerking in het gehele gebied kunnen worden toegestaan. Daartoe kunnen in de uitwerking van de bestemming nieuwe aanduidingsvlakken 'gemengd' of andere functieaanduidingen worden geïntroduceerd om desgewenst nader te regelen waar deze zich kunnen vestigen.

In het geval van herontwikkeling (met behoud van de Black Box) moet het parkeren op het perceel op andere wijze worden opgelost en verdwijnt het commercieel parkeren.

In het lid 7.2.1 zijn grenzen aan gebruiksmogelijkheden gesteld die voor de gehele uit te werken bestemming gelden. Verder verfijning vindt plaats bij uitwerking van de bestemming: het principe van een gemengd (woon)milieu met levendige plinten is in het plan vertaald door programmatische uitgangspunten per deelgebied, die in deze plantoelichting zijn beschreven in binnen de uitwerkingsregels gerealiseerd kunnen worden.

Anderzijds wordt geregeld dat binnen een afstand van 30 meter vanaf Global Switch geen woningen worden toegelaten, om de bedrijfsvoering van Global Switch niet te belemmeren. In de uitwerkingsregels is dat opgenomen door woningen uit te sluiten binnen de vlakken 1a, 2a en 3a die zijn weergegeven op de Kaart uitwerkingsregels Bouwen in Bijlage 3.

18.3 Artikelgewijze toelichting

18.3.1 Toelichting op de planregels

In de standaarden voor vergelijkbaarheid, de SVBP 2012, is voorgeschreven hoe de regels van het bestemmingsplan dienen te worden opgebouwd. Voor de leesbaarheid en raadpleegbaarheid dienen de regels in hoofdstukken te worden geplaatst. Daarbij dient een vaste volgorde te worden aangehouden. De regels van het bestemmingsplan zijn opgebouwd uit vier hoofdstukken.

18.3.2 Toelichting op de bestemmingen

In deze paragraaf worden de niet voor zichzelf sprekende en bijzondere juridische aspecten van de bestemmingsbepalingen toegelicht. Het beleid wordt niet toegelicht, maar de wijze van regelen.

Hoofdstuk 1 Inleidende regels

Artikel 1 Begrippen

Dit artikel geeft, in alfabetische volgorde, een omschrijving van een aantal begrippen die in de regels worden gebruikt. Hiermee wordt formeel vastgelegd wat wel en wat niet onder het betreffende begrip moet worden verstaan. Dit artikel is dus primair bedoeld om begrippen duidelijk te begrenzen en niet om de gedachten achter de gebruikte termen uit te leggen. Daarvoor is juist deze toelichting bedoeld. In deze toelichting worden gehanteerde begrippen waar nodig uitgelegd.

Artikel 2 Wijze van meten

Met dit artikel wordt aangegeven op welke wijze moet worden beoordeeld in hoeverre een initiatief past binnen de minima en maxima die door de overige regels worden aangegeven.

Bestemmingsregels

Artikel 3 Bedrijf

De gronden met de bestemming "Bedrijf" zijn bedoeld voor de stadsdeelwerf met de bijbehorende bedrijfservern, parkeer- en groenvoorzieningen et cetera. Overeenkomstig het voorheen geldende bestemmingsplan 'Nieuwe Meer e.o.' zijn ook andere bedrijfsoorten toegestaan. Aan de hand van de Staat van bedrijfsactiviteiten - functiemenging en de Staat van bedrijfsactiviteiten - bedrijventerreinen is geregeld welke bedrijfsoorten aanvaarbaar zijn.

Artikel 4 Groen

De (semi)openbare groenstroken, plantsoenen en parken zijn bestemd als "Groen". De voor "Groen" aangewezen gronden zijn bestemd voor groenvoorzieningen, fiets- en voetpaden, kunstuitingen, speelvoorzieningen, bruggen en oevervoorzieningen. Er zijn alleen bouwwerken geen gebouwen zijnde toegestaan.

Artikel 5 Verkeer

De wegen, paden, pleinen en parkeerterreinen in het plangebied zijn bestemd als "Verkeer". Daarbinnen zijn tevens afvalinzamelingsystemen, nuts- en groenvoorzieningen toegestaan.

Artikel 6 Water

De waterloop in het plangebied is bestemd als "Water".

Artikel 7 Gemengd - uit te werken bestemming

De bestemming 'Gemengd - uit te werken bestemming' regelt, zoals al in paragraaf 18.2.2 beschreven, voortzetting van de bestaande rechten zoals vastgelegd in het bestemmingplan 'Nieuwe Meer e.o.'. Dat betrof in hoofdzaak het toestaan van het gebruik van gronden en gebouwen voor kantoren (in omvang beperkt), bedrijven (naar bedrijfsoort beperkt) en parkeren (ten dienst van de bestemming).

Ter plaatse van de Black Box wordt nu bij recht een verruiming van gebruiksmogelijkheden toegestaan. Op dit gebouw en het bijbehorende erf is op de planverbeelding de aanduiding 'gemengd' opgenomen, waarover in de planregels is bepaald dat een aantal nieuwe gebruiksmogelijkheden wordt toegestaan.

Die nieuwe mogelijkheden zijn wonen, horeca van categorie B/ E/ F/G, kinderdagverblijf, onderwijsvoorzieningen, sportvoorzieningen en opnamestudio's voor geluid en film. In artikel 7.4 zijn per gebruiksmogelijkheid grenzen gesteld aan de omvang van deze nieuwe functies.

Gezamenlijk met de hal is op het hele perceel maximaal 15.675 m² (zelfstandige en ondersteunende) kantoorruimte toegestaan, waarvan maximaal 3.135 m² in de hal.

Voorts is nieuw dat het gebruik van gronden en gebouwen ten behoeve van een parkeerbedrijf is toegestaan, met een maximum van 742 extra parkeerplaatsen. Dit is geregeld in artikel 7.4.4.

Binnen de bestemming zijn bedrijven van categorie A 'Staat van bedrijfsactiviteiten - functiemenging' toegestaan en de categorieën 1 of 2 van de 'Staat van bedrijfsactiviteiten - bedrijventerreinen'. In geval van activiteiten die bouwkundig afgescheiden zijn van woningen en maatschappelijke voorzieningen, zijn tevens bedrijven toegestaan die vallen onder de categorie B.

In paragraaf 5.3 van deze plantoelichting is uiteengezet dat het programma voor herontwikkeling is opgenomen de uit te werken bestemming. In het gebied waarvoor de deze bestemming geldt kunnen meerdere uitwerkingsplannen opgesteld worden: als dat bijvoorbeeld ten behoeve van een gefaseerde projectontwikkeling nodig is hoeft niet in één keer één uitwerkingsplan voor het hele gebied vastgesteld te worden.

In de Bouwregels bij uitwerking in artikel 7.2.2 wordt verwezen naar Bijlage 3 waarin randvoorwaarden voor de invulling van de uitwerkingsplicht zijn opgenomen: de grenzen van bouwvlakken en de maximum bouwhoogten. Deze kaart is daardoor integraal onderdeel van de uitwerkingsregels geworden. Door middel van de weergave van coördinaten op de kaart is de begrenzing van vlakken nauwkeurig geregeld en niet afhankelijk van handmatige meting op een analoge tekening.

Artikel 8 Waterstaat - Waterkering

De binnen het plangebied aanwezige waterkering gaat uit van de dubbelbestemming 'Waterstaat - Waterkering'. Op grond van de Keur van Waternet gelden beschermende maatregelen. In het geval van bouw- of aanlegactiviteiten kan het nodig zijn een vergunning op grond van de Keur aan te vragen. Omdat in de Keur al voldoende regels zijn opgenomen ter bescherming zijn aanvullende bouwregels niet in het bestemmingsplan opgenomen. De dubbelbestemming laat het gebruik van gronden als waterkering planologisch toe en heeft voorts een signalerende functie.

Hoofdstuk 3 Algemene regels

Anti-dubbeltelregel

Dit artikel bevat een algemene regeling waarmee kan worden voorkomen dat er in feite meer wordt gebouwd dan het bestemmingsplan beoogd.

Artikel 10 Algemene bouwregels

Deze regel staat bepaalde overschrijdingen van de bouwregels toe.

Artikel 11 Algemene aanduidingsregels

In deze regel zijn de regels met betrekking tot de Geluidszone Industrie Westpoort vastgelegd.

Artikel 12 Algemene gebruiksregels

In deze regel worden de algemene regels omtrent gebruik vastgelegd. Naast het algemene gebruiksverbod om de gronden en opstallen in strijd met de bestemming te gebruiken, is een aantal activiteiten uitgezonderd.

Artikel 13 Algemene afwijkingsregels

In dit artikel worden algemene afwijkingsregels opgesomd. Er kan voor gebouwen van nutsvoorzieningen en elektriciteitsvoorzieningen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, zoals gedenktekens, plastieken en dergelijke worden afgeweken van de regels. Ook kan van de regels worden afgeweken voor geringe afwijkingen en tevens mag de in de regels toegestane maximale bouwhoogte worden overschreden in bepaalde gevallen. Hetzelfde geldt voor de op de verbeelding (oftewel de plankaart) aangegeven bestemmings- of bouwgrenzen.

Hoofdstuk 4 Overgangs- en slotregels

Artikel 14 Overgangsrecht

De overgangsregel is evenals de anti-dubbeltelregel overgenomen uit de standaardregels uit het Bro.

Artikel 15 Slotregel

De slotregel ten slotte geeft de officiële benaming van dit bestemmingsplan weer alsmede de datum van vaststelling door de gemeenteraad.

Hoofdstuk 19 Economische uitvoerbaarheid

De herontwikkeling, inclusief de inrichting van de ruimte op eigen terrein, wordt voor rekening en risico van de initiatiefnemer gerealiseerd (inclusief eventuele tegemoetkomingen in de planschade). Er is een planschadeovereenkomst en samenwerkingsovereenkomst gesloten, waarin kostenverhaal is geregeld

Op grond van artikel 6.12, eerste lid van de Wet ruimtelijke ordening en artikel 6.2.1 van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) dient, indien sprake is van één van de in artikel 6.2.1 van het Bro genoemde bouwactiviteiten, een exploitatieplan te worden vastgesteld. In Amsterdam kan echter via de erfpacht de kosten die het stadsdeel maakt (planvorming, inrichting openbare ruimte, etc.) worden verhaald.

Gelet hierop, onder verwijzing naar het bepaalde in artikel 6.2.1, sub b en c van het Bro en artikel 6.12, tweede lid van de Wro, wordt geen aanleiding gezien om een exploitatieplan vast te stellen.

Hoofdstuk 20 Maatschappelijke uitvoerbaarheid

20.1 Overleg met betrokken overheden (art. 3.1.1 Bro)

In het kader van het overleg als bedoeld in artikel 3.1.1 van het Besluit ruimtelijke ordening is het voorontwerp bestemmingsplan verzonden aan:

1. Ministerie van Infrastructuur & Milieu;
2. Ministerie van Defensie;
3. Ministerie van Economische Zaken, Landbouw & Innovatie;
4. Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed;
5. Provincie Noord-Holland;
6. Brandweer Amsterdam-Amstelland;
7. Dagelijks Bestuur van het stadsdeel Zuid;
8. Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht / Hoogheemraadschap van Rijnland.

Er zijn 2 overlegreacties ontvangen, van Rijkswaterstaat en van Waternet (namens Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht). Hierna zijn de reacties samengevat en beantwoord.

Rijkswaterstaat

Reactie: Rijkswaterstaat West-Nederland Noord heeft van het voorontwerp bestemmingsplan kennisgenomen en ziet verder geen aanleiding voor een reactie.

Antwoord: De reactie vergt geen beantwoording en leidt niet tot aanpassing van het bestemmingsplan.

Waternet

Reactie 1: Waternet verzoekt om in de plantoelichting het beschreven beleidskader te actualiseren / aan te vullen voor wat betreft het Waterbeheerplan AGV 2016 - 2021 (vanaf 1 januari 2016 beschikbaar via www.agv.nl) en het Gemeentelijk Rioleringsplan Amsterdam 2016-2021 van de gemeente Amsterdam. Daarnaast wordt verzocht de plantoelichting aan te vullen ten aanzien van de onderwerpen riolering en rainproof.

Antwoord 1: Aan het verzoek wordt tegemoetgekomen, de plantoelichting wordt aangevuld.

Reactie 2: Vooral als de bestaande bebouwing wordt gesloopt is dit de mogelijkheid om een goede waterstructuur aan te leggen in het plangebied, wat een positieve bijdrage kan leveren voor het plangebied, maar ook voor het watersysteem als geheel. Waternet verzoekt in het bestemmingsplan een visie op te nemen voor de toekomstige waterstructuur waarbij niet alleen wordt gekeken naar de regels in de Keur, maar er een integrale visie is op het waterthema.

Antwoord 2: Het bestemmingsplangebied maakt geen deel uit van een bestaande waterstructuur en wijzigt de waterstructuur evenmin. De ontwikkeling voorziet niet in een nieuwe waterstructuur.

20.2 Inspraak

Op grond van de inspraakverordening Nieuw-West is het voorontwerp bestemmingsplan Johan Huizingalaan 761-763 van donderdag 21 januari 2016 tot en met woensdag 2 maart 2016 voor een periode van 6 weken ter inzage gelegd. Een ieder is in deze periode in de gelegenheid gesteld om mondelinge en schriftelijke inspraakreacties in te dienen. Er zijn in totaal 20 inspraakreacties ingediend. In Bijlage 8 zijn de inspraakreacties samengevat en beantwoord. De beantwoording is anoniem conform de Wet bescherming persoonsgegevens. De inspraakreacties zelf (geanonimiseerd) zijn eveneens toegevoegd aan de bijlage.

20.3 Zienswijze

Een ontwerpbestemmingsplan heeft vanaf donderdag 2 december 2016 tot en met 11 januari 2017 ter inzage gelegen. Eenieder had de mogelijkheid gedurende deze periode een zienswijze in te dienen. Er is 1 zienswijze ontvangen. In bijlage 9 is deze zienswijze samengevat en beantwoord.